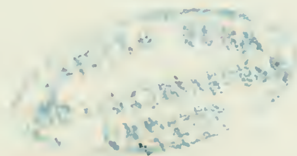






JAVASLAT

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.



GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN.




LIBRARY
NOV 13 1969
UNIVERSITY OF TORONTO

Felséges Haza!

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után ugy látszik: elvégre ‚tennünk' is kellene valami nagyobbszerüt már, ha a nemzetek sorábul disztelenül kisodordatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszu sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szebb jövendőnket a tett azonban még koránsem biztositja — s e körül ne csal-

juk magunkat — ha az efféle felszines, egyoldalu, vagy épen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémitő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásit felkincselve, organicus, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden, mi egyes osztályok vagy épen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre; minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékrül, egyes hatóságok-

rul, duna- vagy tiszai kerületekrül, vagy egymástul elszigetelt kastákrul van és lehet többé szó, hanem — hála a mennyei gondviselésnek — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házsártos, egymást üldöző népbül, melly erejét kölcsönös zsibbasztására fecsérli, elvégre egycsaláddá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segitségével fogunk összeforrni; mert csak igy válhat — most csekély mivel eldiribolt —

erönk eldöntő sullyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erö szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalrul szükséges ehezképest — legyen az bár szellemi, bár anyagi — a gyökérig ható egybenfüggő, s ernyedetlen állhatatossággal ápolt javitás.

Közlekedések nem képezik az országok velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint valami élő test vérerei-

nek; ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javitásoknak nem nevezhetni, azért mégis épen olly elmulhatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesb velö is szolgailag lenyügözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen sulyával.

Legyen ehezképest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybengyült Rendei elött letennem honunk

közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, mellyeket több jeles fők segitségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már kinyerénk.

A mélyen tisztelt egybengyült
országos Rendeknek

Pozsony január 25-dikén 1848.

legkisebb de leghűbb szolgája
Grof Széchenyi István.

JAVASLAT

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.

Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtsük, hogy ez által egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük; nincs köz-, és magángazdaságunknak ága, melly általa ne illetetnék; sőt beligazgatási rendszerünk mostani szétágzásai is ujabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetlenűl; ne felejtsük azt sem, hogy a közlekekési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is megkiván, miket itt tüzetesen tárgyalni helyén kivül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szemelől téveszteni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkezetlenségek fognak összeállitatni, s ez az eredményben boszulandja meg önmagát.

A tér, mellyre most a törvényhozás lép, hazánkban majdnem egészen járatlan még; a mi lépések eddig történtek, csekélyebbek ugyan, hogysem nevezetesb kárt idézhetnének elö, mégis intés gyanánt elegendök arra, hogy kiindúlásunk hiányait be-

lássuk, s idejekorán helyre hozzuk az első lépések tévedéseit. Minden esetre csak minmagunktul függ hazánk eddigí mulasztásibul a lehető legnagyobb nyereményt vonni az által, hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait, mellynek teljes kifejlődésükben állnak előttünk, felhasználjuk; mi egyedül attul föltételeztetik: mennyire tudjuk azokat saját viszonyinkra alkalmazni, s e közben megóvni magunkat a vak utánzás, avagy szertelen elbizakodás ballépéseitül. Szóval függ a külföldi tapasztalatok elfogúlatlan birálásátul, s saját viszonyaink helyes felfogásátul.

Feladatunk nem egyébb, mint a világ-családdal állandó kapcsolatba lépni. Ollyforma korszaka ez a nemzetnek, mint midőn a serdülő először lép a világ elibe; a föllépés sokkép dönti el jövendőjét. E rendezés ennélfogva reformkérdéseink leglényegesbike, s az fog egykor bizonyságot tenni e kor embereinek életrevalóságárul. Azért feladatunk sem nem könnyü, sem nem lehetetlen; nem könnyü, mert szemeinket a végeredményekre függesztve a létező viszonyok bilincseit nem ignorálhatjuk; nem lehetetlen, mert más nemzetek példája áll elöttünk, s mert e téren legkevesebb megalakúlt nézetekkel, s merev meggyöződésekkel találkozunk.

Vizsgálatim közepette soha sem tévesztettem figyelmem elől az országgyülések eddigi elömunkálatait, s minden azóta felmerülő törekvési irányokat;

s mennyiben Ö Felségének kir. kegyelme által közelebről a közlekedési ügyek élére állitatám, okom volt gondosan számot vetni e hívatás sajátszerű nehézségeivel; s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, berögzött avatkozási hajlammal állitatom szembe; midőn az elkülönzésben, a feldarabolt — rendszert nem tűrő — munkásságban még biztosítékot helyező nemzettel szemközt egységet, s központosult munkásságot kell előidéznem; midőn minden tartományi érdek ellenében az országos érdek súlyát kellend fentartanom; nem titkolhatom el magam előtt, mikép ez állás jövendője, a dolgok természetébül folyólag — minden tiszta szándék, s jó akarat mellett is, — koczka. Ezért szabad reménylenem, hogy ezt a törvényhozás is méltányolandja, s mennyiben a nemzeti jogok elengedhetlen biztosítékai megtűrik, intézkedéseiben nem teszi állásomat lehetlenné, s megadja mindazon támaszt, melly által a siker lehetővé válik, s megóvja a rendezést azon szerencsétlenségtül, hogy nehéz, s akadozó közlekedési kibontakozás közepette végkép annak hibái miatt egyes hazafiak polgári hitele essék áldozatúl. E körülményt legyen szabad állandó figyelembe ajánlanom, s engedtessék meg nekem, hogy az állás, mellybül e véleményt a közlekedési ügyek rendezésérül elmondom, javaslatimnak némi nyomatékot adjon az által, hogy a létesités nem kevés aggodalmat okozó gondjai — a

dolgok mostani állásában — vállaimra nehezülhetnek, s e szerint az életkor hanyatlásnak indúlt szakában hívatva vagyok, egy nemzet anyagi fejlődésének első nehézségeivel, az ujabb korszak, s megváltozott irányok természetes küzdelmeival szembeszállni.

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyitsem, czélszerünek láttam a fejtegetést következő szakaszokra osztani u. m.

I. Fejezet: Általános szempontok.

II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei.

III. Fejezet: Számitási adatok.

IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer, részletes kifejtése.

V. Fejezet: A javaslott közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.

VI. Fejezet: Költségvetés a javaslott közlekedési eszközök kiállitására.

VII. Fejezet: A végrehajtás rendezése.

I. FEJEZET.

Átalános szempontok.

Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig. Egyes hatóságoknak, jobbadán pedig azokban egyes egyéniségeknek tevékenysége állitott ugyan elő az ország némelly vidékein jó utakat; de azoknak iránya, fentartása, használhatósága mindig egyéniségek nézeteitül, s erélyétül függött. Hány példa van, hogy egyes vidékek közlekedési állapotát egy tisztváltozás felforgatta, vagy a kereskedelmi mozgásnak egy alispán uj vonalt mutatott ki. Illy állásban rendszeres összeköttetésrül, országos fővonalakrul szó sem lehetett; mert rendszerünkbül folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem volt.

Hajózható folyóink állapotát szinte, — sőt még inkább, — a véletlen határozta el. Folyóink, — még a Dunát sem véve ki, — magán-tulajdonnak tekintetnek sokak által. Az, mi bennök a köz-é, és az

egyeseké, annak korlátai soha kijelelve nem voltak. A hajózás, melly rajtok keletkezett, semmi szabályok által védve s rendezve eddig nem volt; a vizek medrei áthagyva a természet s egyesek romboló hatalmának. Hajózási törvény, uti s vizi rendörség még a jövendönek van fentartva.

Ezeket röviden azért emlitem fel, hogy midön a közlekedési rendszer megállapitásárul szólunk, ehez olly meggyözödéssel fogjunk, miszerint annak elrendezésére elsö elengedhetlen szabály: az eddigi gyakorlat gyökeres megváltoztatása: mert a régi rendszer, melly szerint hazánk hátramaradása olly természetes, s az uj rendezés, midön mindennek országossá kell válni, olly férkezetlenségek együtt, miknek egyeztetését a siker veszélyeztetése nélkül megkisérteni sem lehet.

A közlekedési ügy az, melly körül sem egyesek, sem hatóságok önálló és szétoszlott munkássága siherhez nem vezethet: miben, valamint csak minden erök egyesitett munkássága állithat ki valami egészet s nagyobbszerüt, ugy annak létesitését máskép, mint központositott országos fölügyelet alatt, vezetni teljes lehetetlen.

Ebbül jövendöre nézve kettö következik, mint okvetlen föltétel:

a) A közlekedés minden létezö eszközeinek, — mint-hajózható folyók s tavak, kereskedelmi utvonalok, — országos fölügyelet alá kell adatni.

b) Ezentúl semminemű közlekedési eszközt, melly közhasznú szolgáland, latra — legyen az vaspálya, víziépitmény a folyókon, csatorna, vagy kőut, — kiállitni ne lehessen az ország által e czélra fölállitott hatóság tudta s beszólása nélkül. Ideje ezért

1-ör. Hogy közlekedési eszközeink körül tisztába jöjünk, s valahára az ország viszonyait ezeknek irányában constatirozzuk. Ugyanis:

Eddigelé az országban a közlekedés meglevő eszközeit, mellyeket az emberi munkásság állitott elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közerő, azaz — legyen mondva — az ország állitotta ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatúl a nélkül, hogy kiállitási terhek fejében a kereskedéstül valami pótlékot követelt volna.

Mi eddig folyóinkon — alig emlitésre méltó — történt, szinte a kereskedés minden terheltetése nélkül állitatott ki; söt a közelebbi országgyülések az ország folyóinak rendezését, országos utvonalak épitését elhatározták, a nélkül hogy fel is emlitetett volna a kereskedést, — e milliókat követelő munkákért — vámok által teherviselési igénybe venni.

Ezeket nem panasz gyanánt csak azért hozom fel, hogy kitünjék mennyire ellenkező rendszert követett az ország a közlekedések hatályosb eszközeire nézve, minők a csatornák, s minök kiválólag a vasutak. Ezeket ugyanis eddig egyedül önerejökre utasitottuk, s fedezésöket egészen a közle-

kedési forgalomra bíztuk. Evvel más szavakban azon elv van kimondva, hogy azon kereskedés, melly a folyók rendezését, utak fentartását nem birta meg, állitson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fen.

Meggyöződésem tehát az, hogy ha fejlettebb közlekedési eszközök jótéteményeit akarjuk hazánkban élvezni, az országos segélyt azoknak kiállitásától sem vonhatjuk meg.

2-or. Szükség, hogy a czél s az eszközök kellékei iránt tisztába jöjünk, mielőtt választunk. E tekintetben miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végezték, s a közlekedések azon eszközeit kiállitnunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhivnak. E közben még is nem felejthetjük, hogy mig mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honositjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ezt által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkitése, mint inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése; söt sok részben a még szunnyadó szorgalomnak a jutalom biztatásaival cselekvésre ébresztése. Ne felejtsük továbbá, miszerint e czél felé olly országban kell törekednünk, hol a nemzeti munkásság jobbadán a gazdag föld terményzésében keres foglalkozási tért, s hogy ennélfogva

kereskedelmi forgalmunk jórészt csak mezőgazdasági nyers termények olcsó szállitásábul nyerhet élénkséget.

Önkint következik ebbül, hogy valamint hazánkban már ennélfogva is a vasutak kiállitása egészen más alapot nyer, erre folytonos figyelemmel is kell lennünk, s a kiállitásban ezt szemelött tartanunk; különben haszinte szerencsésb helyzetü kereskedelmi vonalainkon vasutakat állit is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb czikkeinek értékesitésére fognak e szolgálni, szabadjon kétségbe vonni.

Mi engem illet, megvagyok győződve, hogy nálunk a vasutak csak ugy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest czélszerüen rendezi, t. i. a kiállitásban a legnagyobb takarékosság által az olcsó szállitásbért, söt azt is lehetövé teszi, hogy némelly czikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A czél tehát az ipart a termények olcsó elszállitása által föléleszteni; s ezért a közlekedési eszközök terheit fedezésül egyedül az iparra utalni nálúnk még kevésbé lehet, mint másutt.

3-or. Tisztába kell jönünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem türi a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fövonalaiban meg-

állapitatni: egyedül ez által kerülhetjük ki — hazánk százados átkát — a vidékek érdekharczábul szükségkép fakadó visszavonást.

Vegyünk ugyanis bármelly közlekedési vonalt, elváltan az egész rendszertül, csak magára vizsgálat alá: Ha annak kiállitásához országos segély kivántatik, mindig ugy fog ez föltünni, mint egyes vidéknek nyújtott kiváló kedvezés a másik felett, melly ellen minden más érdek szövetkezhetik.

Legyen szabad e czélra egy igen nevezetes szőnyegen levő példát fölidézni. Mozgásban van a Tiszavölgy szabályozása. E munka legalább harmadfél millió hold leggazdagabb földet ad vissza a hazai iparnak. E roppant földhóditmánynak épen nincs a Tiszavölgy termékeny földén a birlokosokra nézve értelme, ha azok czélszerü közlekedési eszközök által terményeiknek uj piaczokat nem nyernek. Szükség tehát egyszersmind a hajózható Tisza, Bodrog. Szamos, Körös, és Maros folyók rendezése; szükség a debreczeni, miskolczi, szegedi, aradi vasut. Ámde hogy is kivánhatni méltányosan ezen közlekedések kiállitásához az ország segitségét, midőn mindezen közlekedési uj vonalok csak arra szolgálnának, hogy a Tiszavölgy gazdag, s olcsó termelésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé; mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Igy támasztanók fel az ország egyes vidékeinek érdekharczát a má-

sik ellen, mibül talán egyes vidék emelkedése a másik rovására következhetnék, de köznemzeti felvirágzás soha sem!

Ennek kikerülése egyedül az egész, minden érdeket felkaroló, minden vidéket kielégitő rendszer megállapitása által éretik el, mellyben a dunaividék épen ugy mint a tiszai, megtalálja saját emelkedésének biztositékait.

Másik fényes példája a töredékes intézkedés balkövetkezéseinek a vukovár–fiumei vaspálya tervezete, mellyben több vidékek érdékeinek keresett kiegyenlitése soha nem menthető balfogásokra vevetheté vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemes érdeket, de vidékekét fogta fel, s ez által a haza központjának, söt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatlanul mellözte, mint ez alább bővebben is kitünik. Söt

Szükség az egész közlekedési rendszernek együtti megállapitása továbbá azért is, mert

a) A közlekedési fővonalok határozzák el azontúl minden többi közlekedési eszközök irányát. Ha — például — a fövonalakon vaspálya épülend, minden többi vaspálya, s köut vonaloknak azokhoz kell simúlni, s mindennek együtt összefüggő egészet képezni az országos közlekedés rendszerében.

b) Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egeszen uj viszonyokat fognak alakitni, azok fogják

pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni; s már ezért is fontos tudni az országos közlekedések fővonalait, hogy azon vidékek egyszerü lakói birtokaikban a nyerészkedők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék. —

c) Kiherülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállitasában a nagy vesztegetés, midőn utvonalok épitetnének olly irányban, melly az országos közlekedési rendszerbe illeszthető nem volna, s felesleges párhuzamokat képezne.

4-szer. Tisztába kell jönünk még áz iránt is, miszerint ha a közlekedési ügyet egész complexusában vesszük figyelemre, azonnal egészen más eredményekre jutunk a kamatbiztositás, s bérszabályozás rendszerére nézve is, mert

Kamatbiztositás egyes vonalra alkalmazva végelemzésben nem egyébb mint egyes vidéknek nyujtott kedvezés a másik rovására. Ez által t. i. lehetséges, hogy a vitelbér alászállitassék, mi külkereskedés tekintetében főczél, de például egyes vonalokra alkalmazva belkereskedésünkben egyik vidék emelése másik elnyomával.

A bérszabályozás olly fontos kérdés, melly mint az adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág, s egyes vonal szempontjábul helyesen el sem határozható. Nyujtassék például kedvezés az ország alsó részérül Pest felé vezető vonalnak: a Dunavi-

dék ezt okvetlen megérzi. S mig egyes vonalokra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, mellyek saját érdekeik nyomasztására fizetnek. Ezért ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontbul, s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni. Igy a Dunavidéknek, ha neki hasonló kedvezések által megnyitatik több oldalrul az örökös tartományok felé, s tengerpartunkhoz az olcsó, s biztos közlekedés, nem volna oka féltékenynek lenni a Tiszavidék gazdag forrásaira, könnyü termelésére, s olcsó közlekedéseire.

Lesznek továbbá vonalok, hol köz országos szempontbul, s mindenkire kiható érdekben különös kedvezmények lesznek szükségesek némelly czikkekre nézve. Például a fiumei vonalon a gabnanemek talán különös kedvezményben részesülendnek a galaczi, s odessai verseny kiállhatásáért; de ezt senki sem fogja egyes vidéknek adott kedvezés gyanánt tekinthetni, mert ez által, ha a közelebbi gabna-termelés utat nyer külföldre, megnyilnak a Tiszavidéknek a belföld többi piaczai s a kereskedelmi viszonyok kiegyenlitik egymást.

5-ör. Mult országgyülésen követeltetett a központi, s fiumei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itthatározottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerje, nem lehet más

vidéknek jövendőjét áldozatúl adni; nem ez a helyes mód, mellyel az ország a felvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy t. i. virágzó vidékeket évek hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytül, mellyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza fel, s leteszi a közlekedési egyedárúság talpkövét, mi felvirulásra nem vezethet. Végre

6-or. Ne felejtsük soha a mult országgyülésnek annyi tanuságot nyujtó jeleneteit; midőn töredékes intézkedésünk, s a felette csekély s nem helyesen rendezett kiállitási tőke, az érdekek tusáinak annyi tért nyitott, mint az 1844-ki october 21-ki kerületi ülésben, holis vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredve. Ne adjunk illyesekre alkalmat. E helyett igyekezzünk minden érdeket kellőleg figyelembe venni, kielégitni, s számotvetve erőnkkel ugy sáfárkodni, hogy ne legyen vidék melly felejtve, vagy mellőzve érezze magát az országos közlekedések jótéteményiben.

II. FEJEZET.

A közlekedési rendszer alapelvei.

Mielött a magyar közlekedések egész rendszere fövonalaiban biztosan megállapitatnék, szükség kellö tájékozásul azon elveket vizsgálat alá venni, melylyekbül kiindúlva a közlekedések rendszere általánosságban biztosan elhatározható lenne.

E tekintetben ha gyakorlatilag akarunk eljárni, ne keressünk utmutatást azon elönyök elméleti fejtegetésében, mellyek a közlekedés különbözö eszközeinek egyikét a másik fölibe emelik; ennél sokkal czélra vezetöbb leend, a polgárosodott világ közlekedési tekintetben legfejlettebb országainak példáját idézve fel, vizsgálat alá venni mind azon adatokat s azokbul kitünö eredményeket, mellyekkel az utósó évtizedekben történt óriási fejlödések után olly böségben birunk. Az ezekbül elvitázhatlanúl vonható következtetések, a legbiztosb intés szá-

munkra mit tegyünk, miben kövessük, miben kell elkövetett hibáikat kerülnünk, és miként kell a külföldnek annyi fáradalom s költséggel szerzett tapasztalatait saját viszonyainkra helyesen alkalmaznunk.

A közlekedési eszközök, mellyeknek az égalj, országos, vagy helybeli szükségekhez alkalmazottaknak kell lenni, átalánosan két osztályba sorozandók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és köutak; a vízi közlekedésé: tenger, tavak, folyók, s csatornák.

Van ország — mint Hollandia — hol a kereskedelmi mozgalom fö tényezöi a csatornák; más ország — mint Belgium — hol ez állást a vasutak foglalják; van ismét ország — mint Éjszakamerika — hol vasutak és csatornák majdnem egyezö arányban léteznek, hol ekép a köutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák, csatornák, s köutak — az utósó idöig majd nem egyenlö arányban — együttvéve egészitik ki az ország közlekedési rendszerét; mig Europa többi közállományai — Frank s némileg Németország söt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasuti öszeköttetésekkel birnak, hol minden közlekedés országutakon történik, mellyeknek külön nemei a mesterségesen készült különbféle köutaktul le a hazánk alföldén keresztül vezetö töltött s homokos utakig változnak.

A közlekedések mindenik fajának voltak külön országokban, s külön idöben apostolai; a mi fela-

datunk, minden elfogultság, s elővélemény nélkül vizsgálat alá venni az eredményeket, miket a tapasztalat másutt mindenikrül nyujtott. Ugyanis:

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata.

Angolország, noha ma már olly kőuti összeköttetéssel bir, melly szilárdsága, s jósága miatt világszerte minta gyanánt szolgálhat a múlt század folytán e tekintetben még olly hátra volt, mint saját hazánk. Ekkor még a belforgalom nemcsak igen lassú, de az árúszállitás fölötte drága is volt; mi miatt a most már leggazdagabb tartományok terményei, s ásványai ott, mint itt, a közlekedési eszközök hiánya miatt használatlan hevertek.

Azonban 1780ik év körül a Bridgewater-csatorna megnyitása nagy változást okozott. Ennek kedvező eredményei a közfigyelmet a csatornázás felé vonták, s életet adtak azon nagyszerü csatornarendszernek, melly sok ideig az angol kereskedés fő mozgatója volt, s melly ennélfogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy teriméjü árúk szállitásánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznot hajtott.

De valamint sok uj, s magában üdvös rendszer az alkalmazásban meghaladja mértékét, ugy történt

ott is; midön csatornák készültek olly vidékeken s olly viszonyok közt, hogy azok a vállalkozóknak hasznot, a kereskedésnek gyarapodást nem adhattak. Ehez járult, hogy az egyes társulatok lassankint szövetségbe léptek, s ez által minden versenyzés lehetetlenné, s az állapot a közérdekre nézve nyomasztóvá vált. Sokáig türte ezt a kereskedés, mert nem felejtette a jótéteményt, mit a csatornák nyujtottak; mellyeknek ellenében egyedül az uti közlekedés tökélyesbitésében igyekeztek némi versenyt támasztani, mi itt-ott sikerült is. A dolgok ezen állapota tartott 1825-ik év tájáig, midön az árúszállitási forgalom rendkivüli gyarapodása a változást halaszthatlanná tette; kivált miután a csatorna-társulatok, elárasztva szállitmányokkal, a forgalmat nem csak igen drágán de hanyagúl is kezdék kezelni annyira, hogy ez idöben a parlamentnek benyújtott adatokbul kiviláglott, miszerint a gyapot, melly New-Yorkbul Liwerpoolba 20 nap alatt érkezik, onnan nem ritkán hat hét alatt jutott el Manchesterbe. E lassuságot az angol nem türhetvén tovább, sok ellenzések után 1830-ban megnyitatott a liverpool-manchesteri vasutvonal, s ez adott a közlekedések ezen ágának a személy s árúszállitási téren mindenütt lengületet, miután az már jóval az elött a bányakerületekben jó sikerrel használtatott.

Ez, tömött rövidségben az angol közlekedési rendszer sajátszerü kifejlödésének története, melly

a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a köutak tökélyesbitését, s végre a vasutakra áttérve ma már a legnagyobszerü példa gyanánt áll elöttünk, s hatását az egész mivelt világra kiterjesztette. Igy támadtak az utósó 15—17 évben a világ legbámulatosb müvei:

Nevezetesen Angolországnak mintegy ezer millio ezüst forintba került vasutai, mióta a fövonalok megnyitattak, a kereskedelmi forgalomnak olly hatalmas lengületet adtak, melly legbuzgóbb apostolainak legvérmesb reményeit is fölülhaladta az eredményben; miután azóta a szállitásbér általában 50 %-el alább szállott, a kiállitási töke pedig évenkint közepesen 5 %-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvezö eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becsét igen csökkentették: különösen hatottak pedig a csatornákra, ezeknek értékét 40—50 %-tel alászállitván; mi miatt azok néhol teljesen elhagyattak; másutt — igen népes gyárvidékeken — fentartották magukat, hol elegendö viz van, s az esés viszonyai kedveztek. — Ebbül következett, hogy Angolországban már most csatornák nem is épitetnek, kivévén mellékmivek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazitására.

A köutak ott sokkal kevesbé szenvedtek a vaspályák által mint elöre hitték; jelenleg arra szol-

gálnak, hogy az egyes helyeket egymással, s a legközelebbi vasuttal összekössék; e részben fényesen kimutatá a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközlik mindenhol.

Éjszak-Amerikának s Canadának kevés mesterséges kő-utai vannak, ellenben nincs ország hol a csatorna rendszer olly kiterjedést nyert volna. Vannak ugyanis Éjszak-Amerikában minden nagyságu csatornák, a legkisebbektül azon óriási mivekig, mellyek az ottani nagyszerű folyókkal szinte versenyeznek. Azon adatok tehát s eredmények, mellyeket a tapasztalás onnan nyújt, számunkra nagy becsüek, s minden figyelmet érdemelnek.

Éjszak-Amerika még mielött valamelly nevezetes vaspályavonal ott megnyitatott volna, már el volt látva, — a kisebb fontosságu mellékvonalokat ide nem számitva 6—700 geogr. mértföld csatornavonallal. Az eredmény végkép abban mutatkozott, hogy e kiterjedt csatornarendszer az eredeti vállalkozók romlásán kivül, elvégre az ország kereskedelmi forgalmát is mindinkább zsibbasztotta, midön az árúszállitás a csatornák 4—5 hónapi befagyása által évenkint huzamos idöig vesztegelni kénysze-rült. S miután ekként a csatornarendszer a kereskedelmi megélénkült forgalomnak csak néhány hóna-

pig nyitott lassu szállitásra utat, ez által a szállitásbér is aránytalanúl megdrágult: a fentartási költségeket ugyanis, mellyeket egész évi használat nem nagyobbitott volna, a nyári forgalomnak kelle fedezni, a néhány hónapi veszteglésben pedig azon idő jövedelmei elenyésztek.

Ezen körülmények idézték elé Éjszak-Ámerikában a vasutvonalok épitését, mellyek ép olly nevezetesek, mint Angolországban; söt számunkra még különös figyelemre méltók hosszuságukért, s azon lényeges módositásokért, mellyeket ott sajátszerü viszonyok, — t. i. az ország kiterjedése, nagy térségek, s aránylag csekély kiállitási források, — a vasutak épitésére, s mozgásban tartására nézve szükségessé tettek.

Éjszak-Ámerika vasutakba 400 millió ezüst forint tőkét fektetett. Jövedelmezési tekintetben hasonló eredményre jutott, mint Angolország, t. i. a befektetett tőke 5%-tel kamatoz, mig a csatornák — egy két kivétellel — a kiállitási tőke kamatját, söt néha a fentartási költségeket sem fedezik, s végre a kereskedelmi forgalomnak sem feleltek meg kielégitőleg.

A csatornák ekképeni elhanyatlásának okai gyanánt főleg következőket hozhatjuk fel: a téli hónapokoni veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélysége, lassú szállitás, mindenekfelett pedig

— kevés kivétellel — a fentartási költségek roppantsága.

Francziaországban a belközlekedés állapota még nem fejlödött azon fokra, mint ezt e nagy ország állása s igényei megkivánnák; kivált tekintetbe véve azt, hogy ott a közlekedési ügyek kormányzása már 1750 óta egy e czélra felállitott testületre bízatott. Nem akarok e helyen az ottani közlekedési állapotok fokonkinti kifejlödésérül részletességekbe bocsátkozni, legyen elég megjegyeznem, hogy több kisebb kisérletekbül nyert eredmények után 1842-ben elhatározta a kormány egy rendszeres, s az egész országra terjedö vasúthálózat életbeléptetését. E czélra megkészült a terv, melly szerint Parisbul, mint központbul a fövonalok a tengerpart, s más pontok felé ugy irányoztatnak, mint a külfölddeli kereskedés viszonyai igénylik, a belforgalom követeléseit pedig szárnyvonalok látják el. — Ezen terv után már több vonalok készültek el, mellyek azon jótékony hatás mellett, mellyel a kereskedés emelésére voltak, még a kiállitási töke $4^3/_4$ % kamatjával is jövedelmeznek.

Hollandia viszonyaihoz mért, s igen jólrendezett csatornaközlekedésnek tulajdonithatja job-

badán virágzását. Ez azonban Holland sajátszerü fekvésének, s nem elvontan a csatornarendszernek következése, mit leginkább bizonyit Belgium fejlődése az utósó 17 évben. Belgium ugyanis — Angolország után — az europai statusok közt első volt, melly minden erejét hatályosan a közlekedések kiállitására s rendezésére forditotta. 1830-ban elszakadván Hollandiától, ez által a Schelde torkolatit mint kereskedésének kapuit elvesztette, ugyszinte minden Hollandiával közös közlekedési eszközöket, annyi csatornák szabad használatát. Kormánya azonban azon igen czélszerü vasuthálózatban, mellyel az országot 1834 óta ellátta, annak nem csak bő kárpótlást szerzett, söt az ország forrásai azóta nevezetesen gyarapodtak, a kereskedési forgalom élénkült, szóval a félt károk, s hátramaradások nyom nélkül enyésztek el. Végre még Hollandia is minden csatornái mellett elhatározta magát egy rendszeres vasuthálózat kiállitására, s némelly vonalokon ma már ott is a csatornák mellett vasut is élénkiti a kereskedelmi forgást.

b) Következtetések.

A fenebbi adatok elvitathatlan tény gyanánt szólnak meggyözöbben, mint minden okoskodás a közlekedési eszöközök külön nemeinek országos értékérül. Ugyanis világos, miszerint a vasutak ha-

tásai, s jövedelmi forrásai szembeötlőleg különböznek a csatornákétul; s ennélfogva olly helyeken is, hol mindkettő létesithető, könnyen megtörténik, hogy mig a vasut fényesen fenáll, a csatorna-vállalat megbukik.

Ennélfogva a csatornák használatát, mitül a külföld is eltért, s a kereskedés magasb fokára kielégitőnek nem találta, csak ott lehetne ajánlani, hol hajózható folyók, vagy tavak közt összeköttetés gyanánt szolgálnak. Ez esetben czélszerüek, mert a fagy által épen csak annyira szenvednek, mint az anyavíz, mellynek kiegészitő részei. Ellenben sem mint önálló közlekedési eszközök, sem más közlekedési eszközök kiegészitői gyanánt nem ajánlhatók; mert befagyásuk által a forgalom hónapokig vesztegel, söt például vasuttal kapcsolatban miattok az is vesztegelni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén fájdalom segitni nem lehet, söt ez annyival nyomasztóbb, menynyiben a baj fokonkint növekszik, azon mértékben t. i. minél inkább élénkül a kereskedelmi mozgás és minden fennakadás érezhetőbbé lesz. Ezokért olly országokban, hol a tél erős és tartós, csatornákat a közlekedés fővonalaira alkalmazni menthetlen hiba volna, s azoknak más rendeltetése nem lehet, mint a természetes folyóutak összeköttetésénél, vagy rendezésénél.

Köutak legkevésbé alkalmasak a közlekedések

alapját képezni; azért országos fővonalakra nem ajánlhatók. Mert noha nagy költséggel fentartva, a kereskedés alantabb fokán némi elénkséget tarthatnak fen, mindenesetre csak lassú, főleg pedig legdrágább szállitást eszközölhetnek.

Ezekbül következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapitására nézve, alapelvek gyanánt:

1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legczélszerübb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjáúl tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasut képes biztos, gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugoszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést igérő alapokon.

2-or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3-or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók utja röviditessék, vagy az egyes pontokon kiigazitassék, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4-er. A köutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasuttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.

III. FEJEZET.

Számitási adatok.

Miután igy a közlekedési eszközök mindenikének az eredményekbül fejlett fontossága szerint állását kimutattam, s rendeltetését a közlekedési egész rendszer megalapitásában kijeleltem; szükségesnek tartom a közlekedési eszközök mindenikét még a kiállitási tőke tekintetében is, vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségeinek kiszámitásában a külföldi adatok biztosb alapot nyujthatnak, mint a minden adatok hiányábani okoskodás; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használtatnak, — győzőbbek, mint minden vitatkozás.

a) Vaspályák.

Az angol vaspályák költségei közép számitással egy geogr. mértföldre tesznek 1,610,000 ez. frtot. Ez az egyes rovatokra igy oszlik el:

Egy geogr. mértföldön földszerzés	184,000	fr.
A vonal elkészitése (talap, tetőzet) állomások	1,012,000	„
Mozgonyok s szállitási eszközök . .	368,000	„
Kezelés s vegyes költségek a kiállitásnál	46,000	„
öszveg	1,610,000	„

A belga vasutak kiállitási költségei egy geogr. mértföldre közép számitással tesznek 788,500 ezüst forintot, eloszlik igy:

Földkisajátitás s vonalkészités . . .	612,750	fr.
Mozgonyok s szállitási eszközök . .	99,750	„
Állomások s épületek	52,250	„
Irodák s vegyes költségek	23,750	„
öszveg	788,500	„

Könnyebb áttekintés végett külön országokban a kifejlett kiállitási költségeket a következő táblába foglalom:

	Kimutatása az alábbi országokban épült vaspályák egy geogr.m.földre közép számitással vett költségeinek.	saját pénzlábunk szerint ezüst pénzben.
1	Angolországban	1,610,000
2	Francziaországban	1,016,000
3	Belgiumban	788,500
4	Hollandiában	712,500
5	Poroszországban	428,142
6	Éjszak-Amerikában	414,000
7	Németországban	403,750
8	Ausztriában	567,900

Ezen összeállitás szerint kiállitási költségek tekintetében a vaspályák három osztályba sorozhatók: legdrágábbak az angol és frank vaspályák; lególcsóbbak a német, porosz, s ámerikaiak; ezek közt a belga s hollandiak közepet tartanak.

Az angol és frank vaspályák feltünő drágaságát okozták — a kiválólag drága épitésmódon kivül, — a vonalok helyzeti nehézségei, aránytalanúl nagy kisajátitási, kármentési, s haszonváltsági költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, mellyek Angolországban az összes kiállitási töke 5—9%jét teszik.

Belgium és Hollandiában noha a helyzeti körülmények kedvezők, a kiállitási költségek mégis aránytalanúl nagyobbak mint Németországban, mit főleg az épitésmód s magasb munkabérnek, különösen pedig annak tulajdonithatni, mert — mint például Belgiumban — a vasutaknak sokkal nagyobb áruszállitási forgalmat kell ellátni, ezért a mozgonyok s szállitási eszközök sokasága emeli fel a kiállitási töke öszvegét.

Éjszak-Ámerikában a munkabér magas ugyan, mint Angolországban, de minden egyébb viszonyok rendkivül kedvezők; különösen a nagy térségek a földmunkák költségeit igen csekélyre ol-

vasztották; minden legyözendö helyzeti akadály apró bevágásokban, vagy csekély feltöltésekben állott; mümunkálatok, utvezetések és tunnelek épen nem léteznek, a hidak a közelfekvö erdök ingyen fájábul készültek; az állomási épületek szinte egyszerün ingyen fábul állitattak ki; e felett a vaspályák többnyire egy vágásuak, mert azon nagy távolsághoz mérve, mellyen keresztül vonulnak aránylag nem nagy forgalmat kell ellátniok. Illy körülmények tették lehetövé Amerikában a kiterjedt vasutrendszer olcsó létrehozását.

Szükséges még ezen kiszámitási adatok kiegészitéséhez némi tájékozásul legalább az angol, belga és francziaországi vaspályák fentartási, igazgatási s szállitási költségeirül, mint mellyekrül részletes adatokkal birunk, egy kimutatást összeállitni, s a felhozott országokban közép számitással az évenkinti bevétel, kiadás, s abbul fejlö jövedelmezést kimutatni. Ez igy áll:

Szám.	Kimutatása az alábbi országok vasutainál kifejlett bevétel, kiadás s jövedelmezésnek közép számitással egy geogr. mföldre véve.	Bevétel.	Ebbül fentartási, szállitási, igazgatási költségek fogyasztanak évenkint.		Marad tiszta jövedelem egy mértföldön.		A kiállitási tőke fizet kamatot.	Jegyzés.
		ezüst fr.	ezüst fr.	%	frt.	%	%	
1	Angolországban	138,000	57,960	42	80,040	58	5	Az angol vaspályákrul meg kell jegyezni, mikép az összes bevétel 63%jét a személyszállitás teszi, az árúszállitás csak 37%t. — Továbbá hogy az $5\frac{1}{2}$ mértföld hosszú liverpool-manchesteri vonalon az árúszállitás naponta 30,000 mázsára növekedett.
2	Francziaországban	97,844	50,876	52	46,968	48	$4\frac{3}{4}$	
	Belgiumban	59,533	30,360	51	29,173	49	4	

Ebbül tűnik ki, miszerint a fenebbi országokban a vaspályák nyers bevétele a kiállitási tőke $8\frac{1}{2}$—10%jét megközeliti; a tiszta jövedelem pedig 4 és 5% közt változik.

b) Csatornák.

A csatornák kiállitási költségeire nézve olly részletes és kimeritő adatokkal nem birunk, mint a vasutaknál; különben is a csatornák kiállítási költségei igen változók, s függnek különösen még a földtér minőségétül, víztartósságátul, s az esés viszonyaitul.

Angolország csatornákba, mintegy 150 millió ezüst forintot fektetett. Azon vonalokat véve számitásba hol a föld minősége, vízeset kedvezők, s semmi különös akadályok nem voltak, egy mértföld csatorna közép számitással került körülbelöl 350,000 ezüst forintba.

Éjszak-Ámerikában csatornákra mintegy 100,000,000 ezüst forint költetett el; azon vonalokon, hol a körülmények sem nem legkedvezőbbek, sem nem legterhesbek voltak egy mértföld közép számitással mintegy 200,000 ezüst forintba került.

Francziaországban több első rendű csatorna-vonalak kiállitási költségei közép számitással egy mértföldre 400,000 ezüst forintot tesznek.

A Lajos-csatorna kiállitási költségei közép számitással egy mértföldre 500,000 ezüst forintot mutatnak ki.

Ezeket egybefoglalva az tünik ki, hogy a csatornák kiállitási költségei, a vasutak költségeivel egybehasonlitva, és leróva a szállitásra külön megkívántató eszközök árát, Német- s a szomszéd országokban igen egyenlők fognak lenni, a mellett pedig a vasutak egész évi szakadatlan mozgást engednek, ellenben a csatornák tél idején befagynak, s az évnek csak bizonyos részein használhatók.

c) Kőutak.

A mesterségesen készült kőutak kiállitási költségei közép számitással külön országokban következőleg állanak:

	ezüst forintba
Angolországban egy mértföld került	102,280
Éjszak-Amerikában	138,000
Francziaországban	70,000
Poroszországban	73,000
Belgiumban	66,000

minthogy azonban a kőutaknál a fentartás a leglényegesb dolog s ennek költségei a kiállitási tőkéhez mérve a legnagyobbak, szükség hogy ezen költségeket is részletesen taglaljam:

Az utfentartási költségek természetesen igen különbözők, mert függnek: a forgalom nagyságátul, anyag minőségétül, készités szilárdságátul, s különösen az égalj behatásátul. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némelly helyeken a kiállitási tőkének majdnem egy harmada kivántatik az évi fentartás költségeire.

Angolországban parliamentalis oklevelek szerint az 1821tül 1829iki szakban minden köutak, mellyeken a napi forgalom 100 vontató lóra számitatott, fentartási költségek fejében kimutatott mértföldenkint 4000 ezüst forint évi költséget.

	ez. forint.
Francziaország hasonló körülmények közt évenkint	1,800
Poroszország	2,880
Bajorország	2,160
Belgium	1,420

Olly angol főutak, hol a forgalom naponkint 500 vonó lóra ütött ki, egy évi fentartási költségül megkivántak 17,112

Söt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló naponkinti forgalom mutatkozott, az évenkinti fentartási költség egy mértföldre tett 29,697

mi következőleg oszlott egyes rovatokra:	ez. fr.
a) Anyag és kézimunka évenkint . .	24,856
b) Tiszt, s felügyelők fizetése . . .	1,332
c) Öntözés	1,853
d) Légszeszvilágitás	1,656
öszveg	29,697

Meg kell itt jegyeznem, hogy a fen elésorolt országokban, hol a legjobb kőutak vannak, azoknak jósága a kiállitási s főleg a fentartási költségek mennyiségétül függ; ugy hogy például Angolországban, hol a fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb kőutak is vannak. — Azonban minél nagyobb a kiállitási s fentartási költség, annál olcsóbb a szállitásbér, mert noha Angolországban a fentartási nagy költségeket a szállitás hordozza, mégis sokkal kisebb a szállitásbér mint hol a fentartási költség csekély vagy épen semmi, mint nálunk, de mégis a szállitás sokszorozva feljebb rug, mint Angolországban, hol pedig az ut-fentartási költségek olly nagyok.

d) Égény-fogyasztás.

Az alábbi adatokbul ki fog tűnni a roppant égény fogyasztás, mit gőzerővel mozgásba tartott közlekedések megkívánnak. Ezért az adatok közzé sorolom ezt is, hogy erre előre figyelmesek legyünk s már a vonalak megállapitásánál különös tekintetet for-

ditsunk e körülményre: mi által kikerülhetjük azon bajt, hogy mig az ország némelly vidékein a fa értéktelenül vesztegel, a köszén figyelemre sem méltatik, más vidékeken annak ára aránytalanul felrug s nyomasztóvá válik a közlekedésnek, ez által az iparnak s egyeseknek is.

Igaz ugyan, hogy a vaspályákon szükséges égény mennyisége igen változó s ezer körülménytül függ; különösen pedig a vaspálya élénkségétül a szállitandó terhek nagyságátul, emelkedés viszonyaitul s a t. mindazáltal ha Angol- s más országok tapasztalati adatai után indulunk, a közép mennyiség, mit különbféle pályák fogyasztottak, mértföldenkint 160—200 font jó minőségü coaxra számitható.

Képzeljünk már most, hogy az égény fogyasztásrul fogalmunk legyen, hazánkban például 300 mértföld vaspályát, mi az ország kiterjedéséhez s népességéhez képest — mint alább kitünik — épen nem nagy mennyiség, s ha ezeken közepes forgalommal naponkint csak három kettős utat veszünk fel, a fogyasztás leend: 300×3×2×200=360,000 font azaz 3600 mázsa coax naponkint, és 3600×365 =1,314,000 mázsa évenkint.

Ezen coax mennyiség előállitására ha a coax készitésénél eredő 40% fogyást beszámitjuk, szükséges 2,190,000 mázsa nyers köszén, melly minőségére az oraviczait megközelitse; — gyöngébb

minőségű kőszénfajoknál bíztosan tehetjük az évi fogyasztást 2,500,000 mázsára.

Vizsgálatok után kitünt, miszerint közép számitással coaxbul egy mázsát 10—12 köb-láb kevert fa pótol ki. Ezt alapul véve, ha közép számitással egy közönséges piaczi öl fát 10 mázsa coax-al egyenlőnek tekintünk, a fenebbi köszén helyett szükség volna a mozgonyok fogyasztására évenkint 250.000 öl fa. Ez minden esetre figyelmet érdemlő mennyiség.

Függelék

a lóerőre készült vaspályákrul

Gyakran emlegetettek már a vaspálya tervezetek tárgyalása közben a lóerőre készitendő vasutak; söt azoknak kiállitásában sokan elönyöket keresnek. Szükség azért, hogy ezekkel is közelebbrül megismerkedjünk, s azoknak becsét a kifejlett eredményekbül méltányolva, közlekedési rendszerünk szerkezetében kimutassuk azoknak is kellő helyét.

Angolországban ugynevezett lópályák, fábul készitve, már 1667ik év körül használtattak a

bányászatnál, főleg a kőszén elszállitására a hajókhoz. 1767 körül kezdették a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sínek öntött vasbul.

E század elejéig minden illyes vaspályák lapos sínekbül — tram plates — készültek, mellyeknek hossza mintegy 3 láb, széle 3—5 újnyi volt; belső oldalán emelkedéssel voltak ellátva, hogy a kerekek kisikamlását megakadályozzák. 1801 körül magas élü sínek — edge rails — alkalmaztattak, és a kisikamlás elleni emelkedés a kerekekre tétetett át.

Ezen lassú, — másfél század alatt — tett javitások végre mégis olly kedvező eredményt fejtettek ki, hogy a szállitási eszközök e neme az ország bányászati miveinél általánossá lett.

Az egész fenérintett időszakon keresztül lovak használtattak mozgatásul a vaspályákon, kivéve némelly lejtőket, hol a teher felvonására gőzerőmü alkalmaztatott.

1802 körül kezdették gőzmozgonyokkal az első kisérleteket tenni, de egyátalában ki nem elégitő eredményekkel, s ezért 1819—1820ig a gőzerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdették a sínekre az öntött vas helyett a nyújtott vasat használni, mi által a pályák igen javultak: mert hosszabb darabokat lehete késziteni s ezek nem olly könnyen töredeztek: ez által a pályák annyira tökélyesitettek, hogy a gőzmozgonyok mindenütt

alkalmazhatóvá lettek. Végre kitünt, hogy hol nagy mennyiségü terhet kell elszállitni, a gőzerö minden tekintetben czélszerübb s olcsóbb mint a lóvali vontatás.

Jelenleg tehát — söt már több év óta — Angolországban lóerőre vasutak nem készülnek, s már egyedül kikötőkben, bányamiveknél, s rakhelyeken ott is csupán helybeli rövid használatra állnak fenn.

Francziaországban négy kurta lópálya állitatott ki, mellynek összes hossza mintegy 14 mf.: ennek kiállitása mértföldenkint mintegy 170 210 ezer e. ftba került s jobbadán köszén szállitmányokra használtatott. Jelenleg azonban, miután a forgalom nagyon nevekedett, hol csak a lejtés s pályakanyarok viszonyai engedték, mindenütt gözmozgonyokkal cseréltettek el a szálitás nagy hasznára s a mozgatási költségek nevezetes megkimélésével.

A Németország, Ausztria és Magyarországban létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom :

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Épitési költség mértföldenkint	Haladási sebesség 1 óra alatt áru (mértföld)	Haladási sebesség 1 óra alatt személy (mértföld)
1. Budweis-Linz-Gmundeni, egy vágásu, kész. Fentartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e. ft. Forgatásra 63%	26	475 90	3/4	13/10
2. Prága-Pilseni. Kész belőle 7½ mf. Egy vágásu . .	21½	39000	3/4	
3. Pilsen-Budweisi csak tervezett	23¾	154600	3/4	13/10
4. Freiburg-Waldenburgi. Szárnyvonala a Boroszló-Schweidnitzi vaspályának.	5	45000		
5. Kottbus-Schwielochseei csak tervezett, egy vágásra	4	98963		
6. Bohwinkel-Lennapi csak tervezett, egy vágásra .	2½	74000		
7. Leutkirch-Waldseei csak tervezett, egy vágásra	3½	217500		
8. Kellinghausen-Wristi csak tervezett . .	2	450 00		
9. Több apró kőszén-pályák, mint a Ruhr melletti és Luisenthali a Saarbrückeni bányakerületben, már készek, egy vágásuak összes hossza	7¼	45000		
10. Pozson-Nagyszombati kellett volna az elöleges kiszámitás szerint kerülnie 76000 e.ft. mértf. Félig kész.	6 6/10	200000 felül is		

Jegyzetek ezen összeállitáshoz :

Az 1. sz. alatti lópályán egy ló 70—85 mázsa terhet vontat, a vonal emelkedései s kanyarai ollyanok, hogy — tán Linztül Gmundenig kivéve — gőzmozgonyt soha sem lehetne azon használni.

A 2-dik sz. alatti vonalon személyszállitás nincs, a bevétel a pálya fentartására szolgál.

A 3-dik sz. alatti az emelkedés s kanyargások miatt soha sem lesz gőzerőre használható. — E vonalon a forgatási költségeket mértföldenkint egy mázsánál 0.375 e. krra számitották előlegesen, mibül $^2/_3$ a vontatásra, $^1/_3$ a szállitó szekerek fentartására szolgálna. A vonal fentartási költsége a kiállitási tőke 2 % jére számitatik, a mi mértföldenkint egy évre 3092 forintot tesz. —

Austriában készen két lópálya van, az 1-ső sz. alatti 26 mföldre, a másik 7$^1/_2$ mföldre; ennek középszámitással kiállitási költségei mértföldenkint 145,667 e. forintot tettek.

A 3-ik számtul a 7kig csak tervezettek; ezeknek kiállitási költségei közép számitással mértföldenkint 152,710 ezüst forintot tennének az előszámitás szerint.

A magyar lópálya került mértföldenkint mintegy 200,000 e. forintba.

Ezen adatok a külön országokbani kiállitási költségekre nézve következő arányt mutatnak ki, u. m:

Egy mértföldre	ezüst frt.
Francziaországban	190,000
Austriában	145,667
Németországban	152,710
Magyarországban	200.000

Ezen összeállitásbul következők fejlenek :

a) Lópálya kiállitását csak fővonalak ágai gyanánt lehetne ajánlani, olly vonalakon hol a forgalom igen csekély és személyszállitásra számolni nem lehet; mert hol gyors forgalom vagy nevezetes árúszállitás remélhető, ott a lópálya czélszerütlen volna miután a tapasztalás bebizonyitotta miszerint a gőzerő alkalmazása a szállitási költségeket nevezetesen leszállitja.

b) Ha valahol főleg pedig hegyes vidéken lópályák állitatnának ki, ugy kell az emelkedés s kanyarok arányát minden esetre rendezni, hogy idővel gőzerőre is használhatók legyenek : mert emelkedett forgalomnak a lópálya sehol sem felelt meg, s az átváltoztatás esetében az első kiállitás költségei elveszhetnének. —

IV. FEJEZET.

A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

Miután külföldön a közlekedések kifejlését, vaspályák, csatornák és köutak becsét kimutatni igyekeztem, megkisértem a mondottakbul a következtetéseket saját viszonyinkra alkalmazni s a teendőket a közlekedések minden ágaiban a dolgok mostani állásához képest kijelelni. Ugyan is :

1-ször. A külföld példája tanit, hogy a kereskedelmi forgalom magasb fokát sem csatornák sem köutak — a legjobbak sem — elégithették ki: hanem végre is vaspályákra szorultak; ennélfogva hiba volna a közlekedési fövonalakon az összeköttetést hazánkban is olly módon kezdeni mint másutt; és köutakrul térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerü közlekedési eszközök. mivel a föld térséges volta azoknak kiállitását felette

kedvezövé, a közönséges köutak készitését pedig az anyag távolsága miatt felette költségessé, a néptelenség végre a köutak fentartását szinte lehetetlenné teszi.

2-szor. A megállapitandó közlekedési rendszerben kiváló figyelemmel kell lenni a hajózható folyókra, s azokat mint a közlekedések természetes eszközeit minél elöbb rendezni, és jó karba helyezni szükséges.

3-or. Az épitendö köutakra nézve nem kell soha felejtenünk azon nehézségeket, mellyek nálunk különösen a köutak tekintetében eléfordulnak. Ugyan is legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagbul, leghelyesb szabályok szerint készitve, olly égalj befolyása alatt minö a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájok, a legjobb köut is okvetlen megbomlik s megbirhatlan kijavitásokat tesz ez által is évenkint szükségessé: ha hozzá gondoljuk ehez, hogy hazánk sok vidékein a köanyag nagy kiterjedésü földön teljesen hiányzik, s ez által a köutak felállitása igen költségessé válik; végre azt sem felejtjük, hogy épen a fenérintett vidékeken a falvak távolsága s népetlenség azoknak fentartását vagy épen lehetetlenné vagy igen költségessé teszi; a köutak felállitására különös sulyt helyezni nem fogunk. Söt hol csak a számitási mérleg némileg kedvezö, köutak helyett is inkább vaspályákat állitunk.

4-er. A közlekedési vonalok meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelelt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorun meg kell tartani, ha szinte ez által némelly helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekleteknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalokkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebbül az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle czélok elérése fog együtt kivántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat. Ez által történhetik meg, hogy a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, söt egészen is elenyészhetik a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is elémozditná: mert bizonyos az, miszerint egyes helyek érdekeinek is az kedvezöbb ha szárnyvonal vagy jó utak által jutnak kapcsolatba a lehetöleg legrövidebb vasutvonallal, mint mikor a sok kitérések s görbületek által meghoszszabbodott vonalon a drágább viteibért örökre fedezni kell, s egyes helyek balulfelfogott érdekeért az egész forgalmat állandón nyomasztani fogjuk. E körülmény azt okozta Angolországban, hogy görbe kitérö vonalak egyenessel cseréltettek ki, söt van példa, hol két kanyargó vonal közzé egyenes épitetett s ez mindkettöt lecsökkentette. —

5-ször. Ne feledjük soha mit már felemlitettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, melly minden körülményeket mérlegelve műtani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személy szállitásra nem nyit kilátást: terményeink többnyire olly természetüek, mellyek magas szállitásbért nem birnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell mi a szállitást terhelheti. Innen következik önkényt, hogy a közlekedési vonalok kikerülhető hosszabbitását mellőzni kell minden módon, mert ettül függ a szállitásbér: sőt még az is következik hogy azt: valljon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged s t. melly vonalon kötessék össze Pesttel vállalkozók önkényére bizni egyátalában nem lehet, — mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják, mint magyaráznom kellene. — hanem okvetlen az az országnak kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhetlenül ettül függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitünik.

Ezek azok, mikhez a magyar közlekedési rendszer megalapitásában szigorun ragaszkodni kell; mikhez még — mielőtt a rendszer részleteit kifejteném — kellő óvásul meg kell jegyeznem, hogy miután

az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott. következőleg olly hazai adatok megszerzésére, mellyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellő egyéniségek hiányzottak, nem lehet itt valami ollyannyira határozott véleményt mondanom, melly a helyviszonyok módosító kényszeritését kizárja. Előlegesen, tekintve az ország kereskedelmi főszükségeit, csak a főirányokat azaz a törekvési czélokat lehet kijelelni mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapitni, mellyek szerint ezen fővonalak lesznek létesitendők. — Ugy kivánom tehát az alább kijelelendő vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vételni, mint a mellyek földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jeleltetnek ki, s mellyeknek létesitése szigorun a fenebb elésorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) Vaspályák.

A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyülpontja Budapest, ez az ország szive, mellynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, melly a szivbül a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestrül, ezt mint központot tekintve, ugy kell a fővonalokat vezetni, hogy azok hazánkat világkap-

csolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre árasszák.

Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelelése ajánlkozik mindenek előtt, mint a magyar közlekedés alapja. T. i. egy vonal melly a cs. örökös tartományokkal s vele Europának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik melly Pestrül saját tengerpartunkkal ez által Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal melly fővárosunkat a kelettel hozná jövendőben összeköttetésbe: és 4-ik, melly hasonló összeköttetést eszközölne Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, melly más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedések alapját. Ezeknek jelenlegi fontossága a külföldi viszonyoktul föltételeztetik, és a kivitelben a sürgetőség mértékét azok adják meg: igy például az 1-ső s 2-ik számú fővonal már kész s megalakult összeköttetésekre vezet; ellenben a 3-ik és 4-ik még fejlődésben van, s az összeköttetés végirányát a külföldi viszonyok fogják majdan eldönteni; mind a mellett szükség, hogy az ország saját határai felé ezen irányban már most haladjon.

A kijelelt négy fővonal országunkat majdnem egyenlő négy részre osztja. Ez azonban hazánk kiterjedéséhez képest nem elégitheti ki első kezdetben is a belkereskedés szükségeit, mert ez által még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde a Tisza mind két partja, Miskolcztul Békés megyéig, minden vasuti összeköttetésen kivül esnék; itt pedig a vasuti összeköttetés legkönnyebb s legolcsóbb.

b) Ha ezen termékeny vidék vaspálya által a központtal összeköttetésbe jö, ez által más összeköttetések válnak azonnal nélkülözhetlenné azért is, hogy egyes vidékeknek terménygazdagsága által más vidékek ne nyomatassanak. Ezért a dunai vidékeket a központtal s a fiumei vaspályával kapcsolatba kell hozni, s egyszersmind olly vonalokat kiállitni, mellyek a tiszai terményeket inkább a tengerpart felé vezessék.

c) Némelly már most emelkedő tartományi városokat a közelebbi vaspályával szinte vaspálya által kell kapcsolatba hozni, hogy az ipar más gyülpontot ne keressen s a hanyatlástul megóvassanak.

d) Figyelemmel kell lenni a vaspályáknál szükséges égény fogyasztásra is, s a pályákat olly pontokkal összeköttetésbe hozni, mellyek a szükséges anyagot képesek kiállitni.

Ezen elveket szem előtt tartva következő három rendű vaspálya vonalokat lehetne most megállapitni u. m.

A. Fővonalok.

Budapesttül

1-ör a Duna balpartján Pozsonyon át az ugy nevezett éjszaki vaspályáig mintegy 34 mf.

Ezen vonal már készülőben is van.

2-or Székesfehérvár, Siófok s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig mintegy . . . . 70 „

3-or Szolnokon keresztül Aradig mintegy . . . . 34 „

Ezen vonal Erdélyországon keresztül a keleti összeköttetést eszközölné idővel.

4-er Miskolczon át Kassáig mintegy . 35 „

Ezen vonal jövendőben a Hernád völgyébül a Poprád völgyébe vezetetvén, képezné az összeköttetést Galicziával s az éjszakkal.

Összesen 173 mf.

B. Mellékvonalok.

Ezek a fővonalokkal tétetnek kapcsolatba.

5-ör Szolnoktul Debreczenen keresztül Szatmárig mintegy . . . . 33 „

Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország

egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Marmaros megyék s Erdély szamos-vidéke bőségesen adhatna égényt az alföldnek.

6. Mohácstul, Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig mintegy . . . . 24 mf.

Ezen vonallal az aldunai vidék köttetnék össze a központtal s Fiuméval; más részrül az aldunai s altiszai termesztmények erre a Ferencz-csatorna által könnyü utat lelnének Fiuméba; e felett Mohács az égény tekintetében is fontos pont. —

7. Soprontul, Vas és Zala megyéken át N. Kanizsa táján a fiumei vaspálya vonalig mintegy . . . . 21 „

Ezen vonal a dunai megyéket kötné össze Bécscsel s egyszersmind Fiuméval.

8. Czeglédtül Kecskeméten át Szegedig mintegy . . . . 15 „

Összesen 93 mf.

C. Szárnyvonalok.

9.	Aradtul Temesvárig mintegy . . .	9 „
10.	Debreczentül Nagyváradig	9 „
11.	Miskolcztul Tokajig	8 „
12.	Szegedtül Szabadkáig	6 „
	Összesen	32 mf.

Összeszámitás.

A' vaspálya vonalak hosszusága tenne:

elsö rendü vaspálya vonalok	173	mf.
másod	93	„
harmad	32	„
Összesen	298	mf.
Ebbül levonva a pest-pozsonyi s pest-szolnoki vonalak hosszát	48	„
Marad	250	mf.

Ennyire terjesztem a vasuti közlekedésre nézve javaslatimat most, mert nem felejthetem azon erő csekélységét, melly felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, mellyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a dunán-inneni felsö megyék és azokban a Bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségünktül idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában — ha ez ugy volna — nincs hatalmasb óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ök felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban s bizonyosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garan, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakói-

hoz, ez leend bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasb tényezője.

b) Csatornák és folyók.

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyülés több rendü csatornavonalokat jelelt ki vizsgálatul, azonban fennebb eléggé kifejtettem, alább pedig számokban még világosabban fog kitünni, miszerint most csatornák kiállitásárul szó nem lehet. E részben tehát más teendö nem volna mint a létező csatornák rendezése s kiigazitása; különösen pedig

a) Ö Felsége megkérendö volna a Béga s Ferencz csatornák tágitására s rendezésére.

b) Ezen csatornavonalokat az országnak meg kellene szerezni s a megváltás iránt alkuba bocsátkozni.

c) Szükség volna a Balatont a Dunával összekötö Sió csatornáját rendezni, s szállitásra alkalmassá tenni.

Mi a folyókat illeti: a vaspályák után legfontosb közlekedési eszközök — kivált a gözhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók; mellyekkel e hazát olly bökezüen látta el a természet. Ezek azonban mostani rendezetlen állapotukban részint még nem alkalmasak biztos közlekedésre, részint csekély sikerüek.

Szükség azért, hogy olly folyók rendezése, mellyeken most már hajózás van s mellyeknek szabályozása már megkezdetett, hatállyal folytatassék; a többi folyók pedig megvizsgáltassanak, felméretessenek, s a közlekedési rendezés tervezete haladék nélkül az ország erejéhez képest életbe léptessék. — Különösen pedig a folyórendezés rovatában kellene:

1-ör. A Duna szabályozását teljes erővel folytatni, különös figyelmet forditva a főváros biztositására s a mosonyi ág rendbehozására.

2-or. A Tisza folyó röviditése, s medrének sok helyeken kitakaritása; miután e folyót a tett gőzhajózási kisérletek után Europa egyik hajózásra legalkalmasb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene forditni a felső Tiszára, melly Váritul felfelé rohanó természete miatt sok ágakra oszolva a só s fa szállitást igen nehezíti. —

3-or. Hasonló figyelmet s segélyt érdemlenek, a Tiszának hajózható mellékfolyói; mint a Szamos és Maros saját vidékeinek s Erdélynek tekintetéből; a Bodrog, és Körös, mellyeken már is élénk tutajozás söt hajózás is keletkezik.

4-er. A Dráva szabályozás legalább a torkolattul hol a Dunába ömlik azon pontig, hol a fiumei vasutat érinti, mi által mind a dunai mind az altiszai hajók a tengerparti vasuttal érintkezhetnének.

5-ör. A Vág és Garan vizeinek megvizsgágálása, tervek megkészitése, s e folyók takaritása.

6-or. A Rába, Lajtha, Rábcza, Repcze folyók rendezése, mennyiben hajózási tekintetben hasznosithatók. — Végre

7-er. Minden más hazai apróbb folyók terveit el kellene készittetni, s hol a hajózás elősegélésére munkákat lehetne tenni, azokat is végrehajtani. — Minden hajózható folyóra nézve pedig fő szükség állandó mérnököket fölállitni, kik a hajózás akadályaira, hajóutakra felügyeljenek, a folyó medrét takarittassák. —

Végre szükség hajózási törvényt életbe léptetni, s abban a hidakrul s szükséges hajóut kisajátitásárul rendelkezni.

c) Országos köutak.

Országos köutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe helyesen inditványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férkezetlenség gyanánt tünik fel a köut, és mindenek elött tekintettel kell lenni a jövendő kifejlésre, s helyesen számot vetni erönkkel, mit most kiállithatunk, s mit a jövendő fog alakithatni s megbirni.

E szempontbul tekintve a dolgot, hazánknak azon részén, melly épen utak tekintetében a legelhagyottabb, s hol ekkép az utak kiállitása a legna-

gyobb szükség volna, minden valószinüséggel a mesterséges utak kiállitása olly költségeket kiván, mellyekkel ha nem is gözmozgonyokkal forgatott, de lóerőre készült vaspályákat bizonyosan kiállithatni. Vegyük csak például nagyára mérlegelésbe, miszerint a köut mellynek koronája legalább 5 öl sok helyeken sokkal több talapmunkát kiván, mint a vaspálya; továbbá hol a köanyagnak helyszinére hordása 40 ezüst forintba kerül köbölenkint — a mi egyébbiránt tény: — azonnal szinte képtelenségnek fog feltünni illy körülmények közt közlekedési fővonalakon köutakat s nem vaspályákat állitni, midőn a költség egyenlö, semmi esetre pedig nem több; ellenben a vitelbér csak $1/2$—$1/6$ része az országutakoni szállitás árának.

Ezért bizva a jövendőben köutakat főleg csak olly vidékeken hoztam javaslatba, hol

a) A kiállitási költségek aránya igen különböző, azaz hegyvidékeken, hol t. i. a kőut olcsó, a vaspálya ellenben költséges volna.

b) Hova a tervezett vaspálya vonalak nem terjednek s ezért a köutakra nézve joggal fő tekintetet követelnek. Vagy

c) hol azok a közelebbi pályával összeköttetést eszközölnek.

d) Az alföldön csak ott, hol az utépités már mulaszthatlan, s a kiállitandó vaspályákkali összeköttetés okvetlen megkivánja.

e) Tekintettem a közlekedések számára adandó közmunkáknak egyes hatóságokban lehető felhasználására is.

Az országos utvonalak irányzatának meghatározásánál három főelv vezérlett u. m.

1-ör. Hogy az ország külön fajú népei mindinkább egymással, nem külön egymás közt hozassanak kapcsolatba.

2-or. A legtöbb utvonal kiegészitője legyen a központbul kimenő sugárnak, melly minden életet, tevékenységet és ipart feléje vonjon.

3-or. A terméketlenebb hegyvidék kapcsolatba jöjön a termékeny völgyvidékkel.

Ezen fő elvekbül indulva ki következő fő-mellék- és szárny-utvonalakat kellene közelebbrül kiállitnunk; melly kijelelésben csupán irányul kivánom a megnevezett pontokat vétetni, nem pedig mint bevégzett s elhatározott vonaltervet, mert ezt csak a végpontokra lehet biztosan előre kimondani.

Ezen utvonalak volnának:

Első rendü

vagyis sugár-utvonalak:

1. Nagyszombattul a Vág völgyén, Trencsinen keresztül, Zsolna, Csácza felé a határig körülbelül . . . . 23 mf.
2. Érsekujvártul Komjátin, Nyitrán, Nyitar-

Zsámbokréten, Sz. Mártonon, Nagyfalun át a határig . . . . 32 mf.

3. Párkánytul a Garan völgyén fel Körmöczbányáig . . . . 16 „

4. Vácztul, Rét-Sághon keresztül, Ipoly-Sághon, Selmeczbányán, Zólyomon, Beszterczebányán, Rosenbergen, Alsó-Kubinon által a határszélig . . . . 33 „

5. Rét-Sághtul, Balassa-Gyarmaton, Pöstényen, Losonczon át Rimaszombatig . 13 „

6. Egertül Pétervásáron, Rimaszombaton, Tisolczon, Breznóbányán át Sz. Miklós felé Király-Lehotáig . . . . . . 22 „

7. Egertül Apátfalván, Putnokon, Pelsőczön, Rosnyón, Iglón, Lőcsén, Késmárkon át Lublóig . . . . 24 „

8. Miskolcztul Sajó-Sz.-Péteren, Szendrőn, Tornán át Meczenzéfig . . . 11 „

9. Kassátul, Eperjesen át Bártfáig . . 9 „

10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Tőke-Terebesen, Nagymihályon át Homonnáig 15 „

11. Sátoralja-Ujhelytül Ungváron át N.Bereznáig . . . . 13 „

12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Beregszászon, Munkácson, Alsó-Vereczkén át a határig . . . . $24\frac{1}{2}$ „

13. Beregszásztul T.Ujlakon, N. Szöllösön, Husztoh át a Nagyág völgyén Szolymáig 16 „

14.	Szatmártul Avas-Ujvároson, Técsön, Mármaros-Szigeten, Körösmezön át a galicziai határig	mf. 22½ „
15.	Szatmártul Szinérváralján, Nagybányán, Felsöbányán, Kapnikon, Borsán át a bukovinai határig	24 „
16.	Szatmártul Erdöszádán, Nagy-Somkuton át az erdélyi határig	11 „
17.	Debreczentül Szilágy-Somlyóig . .	13½ „
18.	Nagyváradtul Telegden, Élesden át az erdélyi határig	9 „
19.	Szegedtül a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig	25 „
20.	Aradtul Lugoson, Mehádián át Orsováig	26½ „
21.	Temesvártul Verseczen át a Duna partjáig	14 „
22.	Szegedtül Nagy-Kikindáig	7½ „
23.	Szabadkátul Ujvidékig	13 „
24.	D. Földvártul Eszéken át Vukovárig .	25½ „
25.	Eszéktül Diakováron át Bródig . . .	10 „
26.	N. Kanizsátul Csáktornyáig	6 „
27.	Sz.-Fehérvártul Veszprémen, Pápán át Szombathelyig	21½ „
28.	Budátul Esztergom felé Veresváron, Györön át Pozsonyig és Pesttül Hatvanig	34 „
29.	Györtül Sopronig	11½ „
	összesen:	526 mf.

Másodrendü

vagy is kereszt-utvonalak.

		mf.
1.	Zsolnátul a Vág völgyén, Rosenbergen, Sz.Miklóson, Király-Lehotán, Lőcsén át Eperjesig	26 „
2.	Beszterczebányátul Breznóbányáig .	5½ „
3.	Ó-Zólyomtul Losonczig	8 „
4.	Gyöngyöstül Szécsényen át Pöstényig	7½ „
5.	Rimaszombattul Putnokon át Sajó-Sz.-Péterig	8 „
6.	Rozsnyótul Meczenzéfen, Kassán, Gálszécsen, Ungváron át Munkácsig . .	25 „
7.	Huszttul Técsőig	4 „
8.	T.-Ujlaktul Halmin át Szatmárig . .	6 „
9.	Vásáros-Naménytul Szatmárig . . .	8 „
10.	Debreczentül Tokajon, Táján át Hidas-Németiig	16½ „
11.	Nagyváradtul N.Szalontán át Aradig .	16 „
12.	Szabadkátul Zomborig	8 „
13.	Szabadkátul Bajáig	8 „
14.	Pécstül Siklóson át Pozsegáig . . .	15 „
15.	Bélavártul Babocsáig . . . . . . hogy a Mohács felé vezető vasuttal és Pécscsel egyenes közlekedése legyen.	7 „
16.	Tolnátul N.Kanizsáig	18½ „
17.	Győrtül Pápáig	6 „

18.	Györtül Székes-Fehérváron át Duna-Földvárig	mf. 19½ „
	összesen:	212½ „

Harmadrendü

vagy is szárny-utvonalak.

1.	Nagyszombattul Diószeg táján a pesti vasutig	3 mf.
2.	Gyöngyöstül Árokszállás táján a vasutig	2½ „
3.	Egertül a vasutig	3 „
4.	Tisza-Füredtül Poroszlón át a miskolczi vasutig	2½ „
5.	Nyíregyházátul Tokajig	4 „
6.	Balmaz-Ujvárostul Debreczenig . .	3 „
7.	Czibakházátul a szolnok-aradi vasutig	2 „
8.	Mező-Túrtul „ „ „	2 „
9.	Kún-Sz.-Mártontul „ „ „	2 „
10.	Szarvastul „ „ „	—½ „
11.	Szentestül Kún-Sz.-Mártonig . . .	3 „
12.	Csabátul a vasutig	3½ „
13.	Gyulátul Csabáig	2 „
14.	Csongrádtul a kecskemét-szegedi vasutig	3 „
15.	Hold-Mező-Vásárhelytül „	4 „
16.	Kapronczátul Légrád táján a fiumei vasutig	2½ „
17.	Köröstül a fiumei vasutig	3 „

18. Varasdtul „ „	2	mf.
19. Kis-Komáromtul „	1	„
20. Keszthelytül a szombathely-n.-kanizsai vasutig	$2^1/_2$	„
21. Zala-Egerszegtül „ „	2	„
22. Köszegtül Csepregnél a vasutig . .	2	„
23. Esztergomtul a buda-pozsonyi utig .	1	„
24. Jászberénytül a miskolczi vasutig . .	1	„
összesen:	57	mf.

E szerint az elsö rendü vonalok tesznek:	526	„
a másod-rendüek „ „	$212^1/_2$	„
a harmad-rendüek „ „	57	„
összesen:	$795^1/_2$	„

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggését együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét ide csatolom; meg kell azonban jegyeznem, hogy e közlekedési hálózat tervezésénél nem lehete egyedül általános nézetekbül kiindulnom, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számitásba vételével kellett a kijelelt vonalokat meghatároznom; kivánom azért, hogy ezen közlekedési hálózat is hazai szempontbul biráltassék meg.

V. FEJEZET.

A javaslott közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele.

Az előbbi fejezetben tervezett vaspálya vonalak Pestbül mint középpontbul az országot ugy metszik keresztül, hogy minden közlekedési főbb ereket egybeköttetésbe hozzanak; egyszersmind a legnépesb s legkedvezőbb helyzetü városokat egymással és a központtal érintkezésbe tegyék, s ezenkivül az ország megyéi nagyobb részének érdekeit is kielégitsék.

Nevezetesen a Kassátul Fiuméig vonuló vaspálya az egész magyar birtokot a tengertül kezdve szinte Lengyelország határáig ketté hasitván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kulpa, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal, és balaton-dunai csatornával, Pestnél pedig magával a Dunával; a Miskolcztul Tokajhoz kinyuló mellékvonal által pedig a Tiszával, és a tiszai gözhajózás által a Tisza

mellékfolyóival érintkezésbe hozza. Ezen vaspályavonal Kassa, Miskolcz, Tokaj, Budapest, Székes-Fehérvár, Zágráb, Károlyváros, Fiume és Bukkari városokon keresztül, Eperjes, Eger, Gyöngyös, Veszprém, Varasd városok mellett pedig közel megyen el: s Abauj, Zemplén, Borsod, Heves, Pest, Fehér, Somogy, Körös, Zágráb megyéken, a Horvátországi végőrhelyeken, s a fiumei partvidéken keresztül vonul, Sáros, Szepes, Szabolcs, Zala, Varasd megyéknek pedig közelében esik.

A Pozsonytul Pesten és Szolnokon keresztül Aradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztben fekszik, és a termékeny Bánátot Budapesttel, Pozsonnyal és Bécscsel csatolja össze; Pozsony, Érsekujvár, Vácz, Pest, Szolnok, Arad, Temesvár városokon, és Pozsony, Komárom, Nyitra, Esztergom, Hont, Nógrád, Pest, Heves, Békes, Arad, Temes megyéken keresztül vonul; Moson, Trencsin, Győr, Bars, Csongrád, Csanád, Torontál, Krassó megyék s a Nagy-Kún kerület szomszédságába esik.

Ezen fő vonalnak Czeglédtül Kecskeméten át Szegedig nyuló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességü városok érdekein kivül, mellyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasitja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kis-Kúnságot igen közel érinti.

Még nevezetesb e fővonalnak Szolnoktul a

Tiszán, termékeny N. Kúnságon, a nagy népességü és vásárairul nevezetes Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyéknek központul szolgáló különben is termékeny vidékü Szatmáron átmenő, s e ponton már a hajózható Szamost, a marmarosi és nagy-bányai nevezetes bánya-vidékeket az ország szivéhez csatoló keleti vonal; melly Debreczentül N. Váradig bocsátott mellék-vonal által Erdély felső részét csatolja hozzánk. — Ezen vonalnak alkalmas földön nagyobb részint egyenesen vezethető iránya, s ennélfogva aránylag kevésbe kerülendő épitése, egybevetve az országnak általa nyerendő hasznával, söt maga az általa épen középen hasitott völgytér, melly itt a felső és az erdélyszéli Karpatok között keletre hosszan benyulik, mintegy önkényt ajánlkozva hivja fel az ország figyelmét; Heves, Szabolcs, Bihar, Szatmár megyék, Nagy-Kúnság és Hajdú kerület termékeny vidékeit és népes helyeit füzvén szorosan kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával, és Ugocsa, Marmaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kővár - vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácstul Pécsen által a pestfiumei pályához csatlakozó vonal a Ferenczcsatornához közel lévén folytonos közlekedést nyit a felvidéknek az ország alsóbb részein és viszont; u. m. a Tiszán, s Dunán egészen Orsováig, és Oláhországig s onnan tovább

a gözhajózás által egészen a Fekete tengerre. Somogy, Baranya megyék mellett, Veröcze, Pozsega, Szerém, Bács megyéket, s Eszék, Zombor, Baja városokat részint átvágja részint közel érinti.

E vonal szinte csak folytatása lévén a N. Kanizsa tájátul Sopronig tervezett vonalnak, melly a Bécstül szétágazó vasutvonalok egyikével egyesül, ennélfogva a honban is kettős, és európai érdeküvé lesz. S ebbül már magábul is látható a Soprontul N. Kanizsa táján a pestfiumei vonalhoz csatolt vaspálya fontossága, melly Szombathely városon keresztül Köszeg, Zala-Egerszeg környékén vonul el, és Sopron, Vas, Zala megyéknek fö életere, Mosony, Györ, Komárom megyék emelésére is hatalmasan befoly. —

Az ezen javaslatban foglalt vaspályák által közvetlen érintett hatóságokat az alábbi kimutatásba foglalom, s egyszersmind ezen táblázatban elöadom az egyes hatóságokban javaslatom szerinti utvonalok mennyiségét megkülönböztetve — mennyire adataim engedik — a már kész, és egészen ujon épitendö vonalokat:

Szám	Megye v. kerület	Vasut mértf. mintegy	Köut mintegy mf.		
			összes	kész	ujon készitendő
1	Pest	38½	11½	4½	7
2	Zágráb . . . . . - .	28½	—	—	—
3	Somogy	27½	13	—	13
4	Heves	20	22	4	18
5	Bihar	13½	28½	16½	12
6	Abauj	12½	12	4½	7½
7	Borsod	11½	13	—	13
8	Baranya	11½	12½	11½	1
9	Zala	10½	12	—	12
10	Fehér	10½	16	9½	6½
11	Csongrád	9½	10	—	10
12	Jászkún ker. . . .	9½	4½	—	4½
13	Vas	8½	7	4	3
14	Pozson	8½	4½	1½	3
15	Szatmár	7½	36	—	36
16	Körös.	7½	5½	—	5½
17	Temes	7½	20	½	19½
18	Szabolch	7	18	—	18
19	Békes	6½	4½	—	4½
20	Nyitra	5½	20½	13	7½
21	Komárom	5½	6½	—	6½
22	Sopron	5	9½	1½	8
23	Zemplén	4½	27	10	17
24	Csanád	4	6½	—	6½
25	Arad	3½	28½	14	14½
26	Veszprém	3½	15½	8	7½
27	Esztergom	3½	8	4	4
28	Hont	3½	9½	8	1½
29	Bács	2	29	—	29
30	Magyartengerpart.	2	—	—	—
31	Hajdúkerület . . .	1½	4	—	4
32	Nógrád	1	25	17	8

Szám	Megye v. kerület	Köut mintegy mf.		
		összes	kész	ujon készitendö
33	Árva	18½	16	2½
34	Bars	15½	—	15½
35	Bereg	20½	11½	9
36	Gömör.	25½	—	25½
37	Győr.	17	7	10
38	Krassó.	6½	6½	—
39	Liptó	15½	8	7½
40	Mármaros	40½	19	21½
41	Moson.	7	7	—
42	Pozsega	3½	1	2½
43	Sáros	12½	12½	—
44	Szepes	18	8½	9½
45	Szerém	3	—	3
46	Túrócz	8½	—	8½
47	Tolna	18	½	17½
48	Torna	5½	—	5½
49	Torontál.	7½	—	7½
50	Trencsin	18	15	3
51	Ugocsa	7	7	—
52	Ungvár	16	—	16
53	Varasd	2	—	2
54	Verőcze	16	—	16
55	Zólyom	20½	8½	12
56	Kővárvidéke	6	3	3
57	Kraszna	4	1	3
58	Oláh báns. végőr ezred	11½	11½	—
59	Német báns. végőr. . .	2½	—	2½
60	Bródi végőr ezr. . .	3	1	2
61	Körösi végőr ezred . .	6	—	6
	Összesen	795½	276½	519

Ezen kimutatásbul kitünik, miszerint a tervezett vaspályahálózat 29 megyét, 3 kerületet, összesen 32 hatóságot érint közvetlenül; e felett Budapest, Debreczen, Pozson, Szeged, Szabadka, Kecskemét, Miskolcz, Székes-Fehérvár, Temesvár, Kassa, Arad, Komárom, N. Várad, Szatmár, Sopron, Czegléd, Szolnok, Pécs, Zágráb, Fiume, Vácz, N. Károly, Mohács, N. Szombat, Károlyváros, Tokaj, Szombathely, Érsekujvár, N. Kanizsa, Bukkari, azaz öszszesen 30 városokat s fontosb kereskedési helyeket köt össze.

VI. FEJEZET.

Költségvetés a javaslott közlekedések kiállitására.

Miután a magyar közlekedési rendszer mindenik osztályában a közelebb teendőkrül nézetimet elmondottam, vessünk számot erőnkkel, s vizsgáljuk meg mennyi pénzerőre van szükségünk, hogy azokat kiállithassuk. Lássuk ezt osztályonkint:

a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek.

Vaspályák. Fenebb a különböző országok vasuti közlekedéseinek kiállitási költségeit, s a különböző költségek okait elsoroltam. Ha saját hazánk helyzeti viszonyait azon országokéval egybehasonlitjuk, azonnal világos leend előttünk, miszerint nincs ország, melly a vasuthálózat létesitésére nagyobb előnyöket igérne. Ezért bátran merem állitni, hogy

nálunk a rendszeres vasuthálózat sokkal kevesb kiállitási tőkét igényel, mint bárhol Európában, söt tán még Ámerikában is, és pedig következö okokbul:

1-ör: Mert hazánkban a föld, munkabér, s sok anyagok sokkal olcsóbbak, mint hárhol.

2-or: Hazánk nagy kiterjedésü térföldén a vonal olly kedvezö, hogy a talap — ahozképest mint más országokban — majd mibe sem kerül.

3-or: Mert bármi vérmes reményeket tápláljunk is a forgalom elénkségére nézve, legtöbb vaspályavonalainkon egy vágás elegendö leend a kereskedelmi árúk, s személyszállitás ellátására.

4-er: Mert az épitmények, mozgonyok, s más szállitási szerek mennyisége — mi másutt a kiállítási költségeket olly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leend; mivel népességünk egyes távolesö tömegekben igen terjedt puszták közepette van feloszolva, mi aránylag kevesb állomásokat, s szállitási szereket tesz szükségessé.

Ezen okokbul aligha hibázom, ha ennyi elönyök fejében elöleges kiszámitásba a magyer vasutakat, a németországiakhoz mérve 20%tel olcsóbbra veszem, s kerekszámban mértföldenkint 320,000 ezüst frtra teszem.

Némi bizonyitásul ezen elöszámitás erösitésére felhozhatom a következö adatokat;

a) Wallau mérnök a vukovár-fiumei vasut költsépeit 64½ mértföldön 11½ millióra, teszi s ehez

20%et adva s a Luizaut váltság tőkéjét beszámitva, összesen 15 millót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasut hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wallau szerint 232,558 frtba. Ezt ugyan én igen vérmes számitásnak tartom. A fenebbi költségvetés szerint esnék a fiumei vasut kiállitására összesen 22,400,000 forint, s igy 7,400,000 e. frttal több, azt sem számitva ide, hogy fenebbi felvételem általános az egész országra, s a könnyebb vonalak feleslegei kiegyenlitik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasuttársaság a mult országgyüléstül kamat-biztositást kérvén, az Ausztria szélétül Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállitandó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi: a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföldnyi pályavonal kerülne 20,480,000 ez. forintba.

c) A mult országgyülésen a fiumei vaspátya-vonal kamatbiztositásánál egy mértföld kiállitási költségeinek maximuma 250,000 e. forintra tétetett.

Mind ezeket, mint látszik, jóval meghaladja az általam felvett öszveg, tanácsosb azonban elöre bövebben számitni, mert minden valósziniiség mellett a felvett költségtőkének mennyiségét elöleges terrain vizsgálatok s részletes adatok nélkül biztosan nem lehet meghatározni; a 320,000 frtot is közepesen vettem számitásba; feltéve, hogy némelly vonal p. o. a fiumei többe, más, mint a térföldiek, kevesebbe kerülendnek, s igy egymást kölcsönösen pótolják. —

Csatornák. Már fenebb kifejtettem, hogy a csatornák költségei sokkal változóbbak, mint a vasutaké, és inkább a helybeli körülményektül függenek; tudjuk például, hogy hazánkban is a duna-tiszai csatorna költségeinek elöleges kiszámitásában olly roppant különbség volt a tanácsolt mütani tekintélyek vélekedései közt. A tapasztalati adatok teljes hiányában talán némi adatul szolgálhat n. Vásárhelyi Pál k. hajózati felügyelönek az eszék-bródi csatornárul adott részletes kiszámitása, mibül kitünik, hogy ezen 7 mértföldnyi csatorna, kiválólag kedvező helyen vitetve, mintegy 2,247,120 azaz egy mértföld 321,000 e. frtba fogna kerülni; mibül azt lehet következtetni, hogy hazánkban a csatorna igen egy költségbe kerül a vasuttal; a szállitási szereket pedig leróva sokkal többe is.

Köutak. Ezeknek költségeire nézve épen lehetetlen a külföldön kifejlett adatokat használni, mert országot, hol az erös ut-anyag olly aránytalanul volna felosztva, mint nálunk, egyáltalában nem találhatni. E részben egyedül hazai adatok nyujthatnának felvilágositást; ezeknek azonban egészen hijával vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelitö kiszámitást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekesb volna, utak egyátaljában nem is léteznek.

Solgáljon e részben némi felvilágositásul egy pár adat:

Szatmár város a hozzám beadott utépitési tervben s költség-kimutatásban, a mellett, hogy a fa-anyag és szerszámok ára ingyen vétetett fel, elöleges kiszámitásban egy mértföld utat 65,734 e. frtra tesz. Ennyibe kerül ott fukarul, igen kevés köanyaggal készülő épen nem külföldi szilárdságú ut.

Azon megye, ugyanazon vonalon, csakhogy Nagy-Károlyhoz közelebb s igy az anyagtul távolabb egy mértföldre 141,266 ez. frt költséget mutat ki; mi ha meglepő is egyelőre, nem fogunk csudálkozni, ha tudjuk, mikép egyes helységek a köbánya helyétül az épülő vonalig egy köb-öl könek puszta kihordásáért alku szerint 40 e. frtot fizetnek, s a téres, árvizes vonal miatt 5 öl felsö szélességü magas töltéseket kell vonni.

A köutak kiállitási költségeirül semmi hozzávetőlegest megállapitni ezért nem lehet; annyi bizonyos, hogy azok igen nagy különbségeket fognak kifejteni a szerint, a mint az anyag majd helyben van, majd messze földön egészen hiányzik.

b) Visszatekintés némelly közlekedési tervekre.

Miután a közlekedési eszközök külön nemeinek kiállitási költségeirül szóltam, biráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitünjék azoknak czélszerütlensége, s egyszersmind abbul

meglássuk, hogy jelenleg a csatornákrul jó számitással szó nem lehet.

1. Eszéktül Brodig a Dráva és Száva öszszeköttetésére ajánlott csatorna olly vonal, mi ellen az előrebocsátott elvek szerint nem lehet kifogás, mert két folyó kapcsolatát igen kedvező földtéren létesitné. Azonban mihelyt a költségeket mérlegeljük: 7 mértföld csatorna az előszámitás szerint kerülne mintegy . . . . . . 2,247,120 e. frba
ugyanennyi vaspálya ott . . 2,240,000 e. frba
következőleg előleges kiszámitás szerint is kevesebbe kerülne a vaspálya, mint a csatorna; noha a valószinüség ugy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többe fogna kerülni, mint az előleges számitás. Továbbá a fentartási költségek aránytalanul nagyobbak a csatornáknál, mint a vaspályáknál; és végre a vasutak nem kivánnak egyesektül a szállitási eszközökre költséget, míg a csatornáknál a hajók még egészen egyesek által kiállitandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a szám-mérleg illy nevezetes különbséget mutat, lehet e az eszék-bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olcsóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiállitni a lassu helyett, melly fagy, s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna-tiszai csatorna Pesttül Szegedig. Tudjuk ennek előleges költségeit Klenze 50,247400,

— Clark 26,229,605. — Fynje 18,500,000 ez. fra tették hozzávetőleg: azt is tudjuk, hogy Czeglédtül Szegedig mintegy 14 mértföldnyi vasut, körülbelül 4,440,000 ez. frtba kerülne. Már most engedi e a józan gazdálkodás, hogy illy szembeszökő különbségek mellett nem vasut, hanem inkább csatorna közlekedést kivánjunk?

3. Vukovár-fiumei vaspálya. Ha az eddig általam felállitott főelvekre visszaemlékezünk, mellyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, melly egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerü ballépés gyanánt feltünni. Ismerve van előttem mindazon indok, melly a tervezőket ezen vonal felállitására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállitmányoknak közös gyülpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számitásba azon — tán soha még is nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejtsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utósóban a kapcsolt részeken vonul egészen át, a nélkül hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejtsük még azt is, hogy a pest-fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztülvágja; mindezeket felejtsük — bárha ezeket magyarnak

felejteni nem igen volna szabad; — s vegyük a két tervet puszta, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyan is:

Elöleges kiszámitás szerint a vukovár-fiumei és pest-fiumei vonalok közt hosszuságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következöleg kiállitási költségekben sem lehet nagy a különbség.

Azonban a pest-fiumei vonal a) összeköti nemcsak a fövárost, hanem ez által az egész országot állandón s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár-fiumei vonal által ezen összeköttetés évenkint 3–4 hónapig megszakad t. i. mig a fagy tart.

b) A pest-fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állithat elö s folyvást jövedelmez, mig a vukovár-fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest-fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron-kanizsai és mohács-légrádi mellékvonalok összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár-fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál épen ugy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, épen azt a fövárossal, a belkereskedés legföbb fokhelyével összeköttetés nélkül

hagyni, s a vukovár-fiumei vonallal megsemmisitni a kereskedelmi öszpontositás egész rendszerét.

4. Az Eszék-Fiumei vasutrul,*) melly még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket a czeglédi vonalhoz csatlakoznék szólnom sem kell, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőz mindenkit annak czélszerűtlenségérül.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ör. Vaspályák. A fenebbi vaspálya-vonalok összevéve mintegy 250 mértföldet tesznek; egy mértföld vasut árát szinte fenebb 320,000 e. ftra számitottuk, s igy a kijelelt vonalok összes ára tenne körülbelől 80,000,000 e. ftot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt mellyben ezen vasutvonalok elkészültével a fenebb elsorolt országokhoz képest állnánk; mi egyszersmind kimutatja világosan, hogy az itt javasolt hálózat csak kezdet közlekedési fejlődésünk ösvényén.

A hazánkbeli vaspályák hossza a fenebbi kiszámitás szerint a pest-posonyi, pest-szolnoki, soproni, s nagyszombati vasutvonalokkal meghaladna valamivel 300 mértföldet, mellyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

---

*) Bruck Károly terve.

Szám	Országok	Népesség	Terjedelem	Kész vagy készülőben levő vasutja összesen	Képvisel beruházási tőkét
		millió	□ mértföld	geogr. mértföld	milliót
1	Angolország . .	25	5461	3500	5635
2	Francziaország .	34	10263	1340	1362
3	Amerika (éjszaki)	17½	108000	3150	1304
4	Poroszország . .	15	5014	383	170
5	Belgium	4	542	714	699
6	Ausztria Olaszország nélkül . .	14	5030	304	144½
7	Magyarország és Erdély összesen	13	6175	298	100

2-or. Folyók. Ezeknek rendezésére nézve elöleges terv s kiszámitások nélkül költség tekintetében valami határozott öszveget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szemelőtt tartva az országosan kiállitandó tőke egész öszvegét egy bizonyos kerek számu öszveget bizonyos évekre felajánlani. Ezen öszveg volna 8 millió 10 évre, mibül évenkint 800.000 ez. ftot következő módon lehetne a folyó-rendezésekre forditni; u. m.

	évenkint ez. frt.
1. Duna-szabályozás folytatására, különös figyelemmel a főváros biztositására, melly czélra külön 40,000 e. frt számitatik évenkint, összesen	240,000
2. A Tisza folyóra	200,000

3. A Tisza mellék-folyóira, külö-

nösen a Szamos, Maros, Körös és Bodrogra	160,000
4. Dráva-szabályozásra	40,000
5. Vág és Garan folyókra	40.000
6. Száva, Rába, Lajtha, Sió-csatorna, s a többi kissebb folyókra	120,000
Összesen	800,000

Magátul értetik, hogy ezen öszvegekbe minden a folyórendezések, és hajózási czélokra teendő költségek, mint: tervek, állandó felvigyázat, mederta-karitás, hajóut, s a t. befoglaltatnak.

3-or. Köutak. A költségvetés nehézségeit a köutakra nézve már fen kifejtettem. A létező körülmények közt tehát nincs más mód, mint a köutakra is bizonyos aversionalis öszveget évenkint felajánlani, annyit minden esetre, hogy a közlekedések ezen ágában is érezhető haladás fejlödhessék minden évben.

Ezen általános öszveg volna 12 millió 10 évre elosztva. azaz 1,200,000 e. f. évenkint.

Az indokokat, mellyek miatt a mostani körülmények közt többet az országnak e czélra forditni nem igen lehet, alább az utósó fejezetben kifejtem. Már most, ha ezen évi öszveget mérlegbe vesszük, tekintve azt, hogy az általam inditványozott utvonalok nagy része hegyvidéken vonul át, s e miatt kevesb költséggel kiállithatók, még sem

hiszem, hogy egyremásra mértföldenkint 60,000 e. frton a köut kiállitható legyen. Azonban ha ezen öszveget vesszük is fel, a fenebb egy évre ajánlandó tőkébül legfölebb 20 mértföld ut készülhet egy évben, pedig a már meglevő vagy készitendő utak fentartására semmi sem forditathatik az uti pénztárbul. Már most ha csak 20 mértföld utat lehet ezen öszvegbül évenkint késziteni, söt ha a lehetö legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegbül még is évrül évre kevesb uj utunk áll elö s végre is kigázolhatlan bonyodalomba jutunk, hogy ezen 20 mértföldnyi utat hol és melly hatóságokban ruházzuk be, s azok közt minö arányban oszolják el az évi tőke?

Ha czélom nem az volna, hogy a bonyodalmak eltávolitassanak s mennyire nyomott helyzetünkben lehetséges, minden érdek méltányosan kielégitessék, feladatom igen könnyü volna; mert az osztakozás keserüségeit biznám a törvényhozásra, melly okvetlenül azon dilemmába jutna, hogy vagy minden érdeknek juttatna részt, e felaprózás által a sikert tenné lehetetlenné; vagy a siker megmentéseért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégületlenség, keserüség lenne.

Hogy tehát ezen bajokbul kimenekedjünk más módot nem látok, mint követve a mult országgyülés nyomdokait, ezen évi-öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a köutakra felajánlani,

melly munka-tőke czélszerü intézkedések által gyümölcsözővé tétethetik ugy, hogy érezhető sikert mutasson a nélkül hogy a munkatevő osztálynak terheit szaporitsa. E rendezés elvei fővonalokban következők lennének:

a) Az ezen munkálatban kijelelt utvonalak országosoknak nyilvánitandók, ezeken minden munka költségei az országos közlekedések pénztárát illetik.

b) Első szükség, hogy a már meglevő utak a fentartás s folytonos igazitás elmulasztása miatt el ne romoljanak. azután a könnyen helyre állithatók jól megigazitassanak. s végre ujak épitessenek. Ennélfogva

c) Minden egyes hatóságban számbavétetik a közmunka mennyiségének fele; a már meglevő, kiigazitandó, s ujon épitendő utak kiterjedése mértföldenkint: például Nyitra megyében van országos utvonal mintegy 20½ mértföld; ebbül kész vagy kevés igazitással helyreállitható 13 mértföld; egészen ujon készitendő 7½ mértföld. A közmunka fele ezen megyében tehet az országos összeirás szerint körülbelől 32,763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámot.

d) Kiszámitatik minden hatóságban, mennyi kivántatik ezen közerőbül a fenlevő utak jó karban fentartására, továbbá a kiigazitandók helyreállitá-

sára, végre a mi marad az uj utak épitésére forditandó leszen.

e) A fentartáshoz, kiigazitáshoz vagy uj épitéshez megkivántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi, illyesek: utépitők, felügyelők, utkaparók, szerszámok, anyagok, mesteremberek s a t. mi eddig a háziadó rovataiban fedeztetett.

f) Ezen kiszámitásokat a közlekedések igazgatósága az illető hatóságokkal egyetértve teszi meg, s elkészitteti minden évre a teendő munkák tervét. Természetes következése ennek, hogy az itt kijelelt, s országosnak nyilvánitott vonalokra nézve megszünik a megye, város, vagy kerületi hatóságok közti különbség, s az a kerületi hatóságokra nézve csupán a kiállitandó közerő felére nézve kulcs gyanánt marad fen.

Ezen rendezés lehetővé teszi, hogy minden hatóságban és pedig a közerő arányában minden évben haladjon az utépités, a háziadónak nevezetes rovata elenyésszék, s az országutak rögtön szigorú felügyelet alá kerüljenek, jól fentartassanak s igazitassanak.

Hogy azonban a közerő alkalmazásának sikere s legyen,*) azt a mostani állapotban hagyni lehe-

*) Hogy mostani állapotában a közmunka legnagyobb vesztegetés, mutogatnom sem kell. Kiáltó példát idézhetni fel e részben a Tisza-szabályozási munkákbul. Zemplén megye

tetlen; hanem a közmunka megvételére nézve következő módositásokat kell felállitni:

1-ször. Minden hatóságban számba vétetik a közerő fele, s annak öszvege vételvén tekintetbe az a kijelelt utvonalon az adózók s siker könnyebbsége szerint alkalmazandó.

2-szor. Minden közmunka szakmányra változtatandó, s minden egyes munkapontra a jövés-menés betudásával meghatároztatik a tartozás mennyisége minden adózó osztályra s munkanemre nézve.

3-szor. Olly helységekre nézve hol a közmunka azoknak távolsága miatt fel nem használható, a megváltás megengedtetik, s ennek mérsékelt bérét a közlekedési igazgatóság és a hatóság egyetértve szabja meg.

4-szer. A váltságra nézve, a munkával tartozó elsőséggel bir: ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5-ször. A közerőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bár milly más közlekedési munkához felhasználni lehet, az utpénztárt illető költségek kiegyenlitése mellett.

például a bodrogközi helységeket kirendelte a tiszai töltésekhez a tárkányi vonalra; ezeknek munkájok kifizetetett olly árban, mint önkénytes munkások alkuja volt köbölenkint. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállitott töltés, s a rá forditott napszámok a közerőbül 3 ez. kr. napibért mutattak ki, mig önkénytes munkások 20—24 sőt több kr. napibért kerestek.

6-szor. Az utvonal mentiben vagy közelében eső minden közerőt lehessen oda használni, a közlekedéseket illető fele-öszvegnek másutti kiegyenlitése mellett.

7-szer. Minthogy a közerő megvételében az adózó osztályra nézve az a legterhesb, hogy a rászabott évi munka bizonyos a kerületi tisztviselő által kiszabott időben követeltetik: e részben szükség hogy minden közmunka-illetőség előre meghatároztassék falvanként, s annak letöltésére elegendő záridő adassék, melly alatt az illetők szabadon választott időben teljesithessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A köutak kiállitásának tőkéjét tenné a fenebbiek szerint

a) minden kiszabott közmunka fele-része, és

b) az évenkinti 1,200,000 ez. forint.

A tapasztalat meg fogja mutatni, mennyi eredményre juthat ez uton az ország, s annak fonalán módjában lesz a törvényhozásnak ezen intézkedéseket, mellyek a kényszeritő körülmények közt most tán leginkább kisegithetnek, módositni vagy gyökeresen megváltoztatni. —

Mindent egybefoglalva, tenne a költségvetés a javaslott közlekedési eszközök kiállitására, és pedig

vaspályákra	80 milliót
folyó-szabályozásokra	8 „
köutakra	12 „
Összessen . . .	100 m. e. ft.

Igaz ugyan hogy ezen előszámítások változásoknak vannak alávetve, s a kivitel folytában olly körülmények állnak elö mikrül a kezdetnél sejtelmünk sem lehet; söt bizonyos hogy a kivetett öszvegekkel sem a folyó-szabályozások bevégezve, sem a kijelelt utvonalak felépülve nem volnának még: azonban azokat bevégezni nem egy évtized, nem is egy kor feladata; a mi tisztünk azt helyes alapokon meg inditani, s bízni annak további kifejtését az ország kifejlendő erőgyarapodására.

Függelék

A kisajátitásokrul.

Ha már a közlekedési eszközök minden ágaiban egységet s öszhangzást akarunk eléállitni, nem lehet, hogy a kisajátitási törvényekrül is részletesebben s tüzetesen ne rendelkezzünk s a fenálló törvények hiányit ki ne pótoljuk.

Eddigelé az országutakra megkivántató földet a hatóságok ingyen foglalták el minden kárpótlás nélkül hihetöleg azon elvbül, hogy az ut közelsége nagyobb jótétemény a birtokosra nézve, hogysem azon cse-

kély földért, melly közutnak elfoglaltatik, kármentést követelhetne.

Ellenkezőleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-ki 25 törvényczikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a köuthoz képest, s a birtok értékét azonnal, minden más beruházás nélkül, aránytalanul felemeli.

Nézetem szerint sem egyik sem másik mód nem méltányos; egyik nyomja a birtokost, másik terheli a vállalatot igazsagtalanul. És ez a tapasztalat utmutatása szerint igen különös eredményekre vezetett, például a központi vasut kisajátitásainál. — Olly helyeken t. i. hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját határaikra vonják, a szükséges földtért ingyen megajánlották, söt más nevezetes áldozatokat igértek a vaspálya jótéteményiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos s kikerülhetlen lön, ott kisajátitás fejében a birtokosok olly árt követeltek, melly nem a föld azelötti becsét, de a vaspálya által felemelt értékét is túlhaladta.

Ebben tehát arányt és mértéket kell fölállitni, t. i. a köutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kö- és hajóutakra, vaspályákra, csatornákra foglalt földtér által okozott kárt vizsgáljuk, azt fogjuk találni, hogy ezek által nemcsak semmi kár —

mi megtéritendő volna — nem okoztatik, sőt igen nagy positiv s nem illusorius haszon szereztetik a birtokosoknak, mi az elfoglalt földtér becsét sokkal felülmulja. Én tehát a kisajátitási kármentésnek alapját nem találom a statusra nézve, s megvallom hogy a közvállalat irányában semmi kármentési fizetésnek helyét ott nem látom, hol puszta föld — s nem különös beruházások is egyszersmind — foglaltatnak el.

Azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed, akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya vagy utvonal keresztülmegy.

Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosra nézve kitül a föld elvétetik, de ezen kármentés terhe nem a statust illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátitásokra nézve azon intézkedést, mellyet a közelebbi országgyülés a hajóutak kisajátitására nézve felállitott — az 184¾-ki irományok könyvében 333 sz. alatt — t. i. hogy a szükséges földtér kisajátitásának költségeit aránylag a birtokosok közönsége fedezze, s a közvállalat csupán a különös beruházások mint kertek, épületek, ültetvények felesleges költségeit pótolja.

Ezen intézkedés hazánkban annyival könnyebben életbe léptethetik, minthogy a legtöbb határokon még rendbeszedés sem hajtatott végre, s a birtokos, kitül a közvállalatokra elvétetik a föld, ugyancsak földben kielégithető leszen.

VII. FEJEZET.

A végrehajtás rendezése.

Ha visszaemlékezünk a közelebbi országgyülésnek e tárgy körüli vitatkozásira, nem szükség itt fejtegetnem, miszerint a közlekedési ügy rendezése körül, ez sajátkép az életkérdés, mellynek szerencsés, vagy bal megoldásátul függ nemcsak anyagi állásunk, de sokkép minden egyébb viszonyaink további fejlődése s jövendője is.

Kimondottam akkor is, azóta is több alkalommal, hogy a haladás némi veszéllyel jár; minden uj rendezés, melly szerkezetünk történeti alapjait ujjal cseréli fel, némi crisist idéz elő; de meg vagyok győződve, hogy a veszteglés bizonyos halál, s igy a koczka, melly a haladást kiséri, nem rettent el soha, mert erős hitem, miszerint van fajunkban életerő elég a szerencsés kibontakozásra.

A végrehajtási rendezés tekintetében elegendő példa áll előttünk Europa többi országaiban; az al-

kotmányos formák, mellyekben ez másutt forog, egész fejlettségökben ismerttek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátszerü viszonyok is követelnek különös tekinteteket, s léteznek tényleges állapotunkban fen és len gátak, mellyek a másutt életben levő formáknak teljes alkalmazását nehezitik. Meggyőzött azonban a közelebbi országgyülés is, miszerint törvényhozásunk azon formákkal ismeretes, s alkalmazásuktul — mennyiben viszonyink engedik — nem idegen. Legyen azért nekem megengedve, hogy a közelebbi országgyülés állapodásait minden indokolás nélkül egyszerün felemlitsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s mellyeknek bővebb indokolását a múlt országgyülés végzései szükségessé teszik. —

A végrehajtás fő elveit kettőben kell megállapitni; u. m.

1-ör Felelőség.

Mibül — mint ez már országgyülésileg elismertetett, — önkényt következik, hogy:

a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem.

b) ennek biztos, s gyakorlati értelme a végrehajtó parliamentalis állásában, s ahhoz való viszonyiban keresendő. —

c) a felelőség egy részrül, más részrül feltétlen engedelmességet követel.

d) a végrehajtó felelősége a végrehajtási hivatalnokok megválasztására, s elbocsátására nézve teljes korlátlan hatalom nélkül, meg nem állhat.

2-or Központositás.

Hazánk állása, a csekély erő, mellyel rendelkezhetünk, a viszonyok sebes fejlődése, s állapotunk nyomasztó volta mulhatlanúl megkivánják, hogy az erőbül, mellyet az ország közlekedési eszközök kiállitására fordithat, semmi ne vesztegetessék el. Ez pedig máskép nem lehet, csak ha a közlekedési ügy központositott felügyelet alá adatik minden ágaiban, mi által minden részletes munka az egész országban, egy országos közlekedési rendszer kiegészitő részévé válik, s ez az mire törekedni kell. Ebbül következik:

a) Az 1836-ki 25 törvényczikk *) világos el-

*) Sajátkép ez a törvényczikk ollyan, melly önmagát eltörlötte, miután bevezetésében ez áll:

„A legközelebbi országgyülésig — — — ideigleni határozat gyanánt rendeltetik.“

Világos ebbül, hogy e törvényczikk csak három évre hozatott; azonban az abban foglalt jogokat magán vállalkozók még sokkal később is vették igénybe, mint tudva van. Igy például a központi-vasut-társaság 1844-ik év Márt. 13-kán kötötte szerződvényét. Szükség azért világosan kimondani, mikép e törvényczikk eltöröltetik.

törlése, ezentúlra pedig azon szabály megállapitása, miszerint önnálló vasutakat, mellyek nem egyes helyeknek az országos vonalokkali összeköttetését czélozzák, csak országgyülés engedelme mellett lehessen bárkinek épitni. Az öszeköttetési szárnyvonalokra azonban tért kellene nyitni egyesek tevékenységének, a magánipart felébreszteni, s megengedni hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Söt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott, és országos segedelemmel készitendő kőut helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott öszvegig az ország nevében mint részes állhasson be.

b) Folyókon, mint az országos közlekedés másodrendü eszközein semmi munkát senkinek tenni nem szabad a közlekedési igazgató tudta, s helybenhagyása nélkül.

c) A kőutak körül minden ezutáni munka, melly akár országos közlekedési, akár hatósági kezelés alatt tétetik, a közlekedési igazgató fölügyelete alá helyeztetik, annak terveit a közlekedési igazgató birálja meg, irányzatát ö határozza el. Ez alól csak a meglevő nem országos utak fentartása, s a határbeli utak vétetnek ki.

A közlekedési eszközök minősége, iránya határozza el egyes helyek, söt vidékek jövendő sorsát; ez a kereskedésnek uj vonalat, uj fokhelyeket teremt; itt emel, ott süllyeszthet is; ezért ezt csak

maga az ország által felállitott felelős hatóság országos szempontokbul intézheti el helyesen, más nem.

A végrehajtás e két életfeltétele t. i. a felelőség, s központositás hogyan fér meg a törvényhozás mostani rendszerével, nem ide tartozó kérdés; annyi mindenesetre világos előttem, hogy a felelőség elve teljes megnyugvást a nemzetnek nem nyujthat, a végrehajtó állását kétessé teszi, és felette nehezíti, söt azt terhes alternativákba helyezi évenkinti országgyülés nélkül. —

Lássuk ezek után a végrehajtási rendezés részleteit.

a) A közlekedések kiállitásának módjárul.

Tagadhatlan, hogy Magyarország mostani állásában, tekintve kiterjedését, népességét, különösen pedig azon gazdag forrásokat, mikkel a természet olly bökezün ellátta, igen csekély teher elviselésére képes. Igen meddő fáradság volna taglalni az okokat, mellyek e tényleges állapotot hazánkra idézték, elég ebbül az eredményt feljegyezni, s szemelöl nem téveszteni, mert épen ezen tény határozza el a közlekedések kiállitásának elveit.

Nekünk saját nemzetiségünket kell még megmenteni; mert legyen bár törvényeink, kormány-

székeink, s az igazgatás nyelve mindenütt magyar, hangozzék bár k. királyunk, s fenséges családja ajkairul a hazai nyelv, tanitassék bár minden iskolában a tudomány magyarul, legyenek magyar lobogók és pénzek: mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettül: ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyarfaj koldus néppé válnék saját honában. — Mi pedig inkább e veszélytül félhetünk, mint akármitül, s épen mert az anyagi jólét forrásai fejletlen hevernek, a pazarlás napirenden, a szorgalom nem igen gyümölcsöz, a földbirtok becse igen csekély, jövedelme parányi.

Arrul talán senki sem kételkedik, hogy jól rendezett közlekedések mindenfelé emelik a birtok becsét, fölélesztik — mert jutalmazzák — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősbé teszik a nemzetet, s ez most mindenekfelett, mire törekednünk kell.

Ebbül kettő következik elvitathatlanúl u. m.

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzettül, mennyit csak kiállitni saját romlása nélkül megbír. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok nemzetségek bukását rögtön decretálni, s evvel a magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi öngyilkolás volna. És e tekintetben ne ámitsuk magunkat azon deszkavédelemmel, mit a hajótörésben a honositási törvény nyujthat; mert egyfelől már annyi előzött honositás van a múltban, hogy a jövendő

minden kecsegtetése ábránddá változik; másfelöl alig lehet olly honositási törvényt alkotni, melly kijátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerütéstül, ha neki indult. —

b) Azon terhet, mellyet viselnünk lehet és kell, a közvagyonosodás czélaira forditsuk, azaz a csekély erővel olly beruházásokat tegyünk, mellyek nemzetünket e nyomasztó állásbul kiemeljék, főleg pedig kifejtsék a képességet nagyobb teher, s beruházás viselésére. —

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségeit egybevetjük a többi európai statusokéval, valamint azon tőkéket, mellyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök, és ezekre követelt öszveg egyedül az első kezdet az ország anyagi kifejtésének nagy munkájában; annyi t. i. mennyi az első szükségeket némileg kielégiti; főleg pedig mennyi czélszerün felhasználva, s szigorún kezelve kifejtheti gyorsabban, mint hisszük, a képességet, hogy a nemzet önmagátul ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit. —

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebocsátni azért, hogy meggyőződésemet, s a czélt mellyet a csekély kiállitható pénzerő beruházására nézve követnünk kell, kimondjam. Mennyit állithatunk ki évenként, s minő forrásokbul meritsük közszükségeink

tőkéjét, az országgyülés által más helyre utasitatott. Nem akarok azért itt arrul szólni; e helyett taglalás alá veszem saját állásunkat a közlekedési eszközök egyikének, t. i. a vaspályáknak kiállitása irányában, hogy kitünjék miként kell a javaslott vaspályahálózat eléállitásában eljárnunk. — Ugyan is:

Olly országokban, hol kifejlett ipar, forgalom, főleg elegendő tőke van, melly versenyt keres, ott épen ezen körülményben van némileg biztositék az ellen, hogy valamelly iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá váljék a kereskedésre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alant áll; szállitmányink a gazdaság első nyers terményibül állanak jobbadán, tőke, nemcsak melly versenyt állithatna, sőt az is hiányzik, melly gazdaságunk kellő emelését s a nélkülözhetlen beruházásokat fedezné. Mi tehát közvállalatinknál mindenesetre idegen pénzre szorulunk.

Azonban hazánk néptelensége, iparunk állása, terményink tulajdonsága, valamint kevés kecsegtető kilátást mutat az iparvállalati nyereményekre, ugy más részrül, a mint már fenebb kifejtettem, vasutaink rendeltetését megváltoztatja. S ezokért elengedhetlen szabállyá teszi számunkra:

1. Hogy a vitelbér szabályozását utósó részletekig az ország folyvást kezében tartsa, s azt az iparfejlődés igényei szerint rendezze; t. i. ha nyomasztó az, némelly termények szállitására, s a köz-

érdek kivánja, azt leszállithassa. Nem elég ehezképest, hogy az ország csak a vitelbér maximumát szerződvényileg határozza el; de szükség, hogy a vitelbér egyes árúkra alkalmazva a mutatkozó szükséghez képest folyvást módositható legyen.

2. A vaspályák egész vonalát utósó részletig az országos megállapitás után, a közlekedések igazgatójának kell elhatározni, s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.

3. A lehető legolcsóbb, s takarékos kiállitásrul kell az országot biztositni, mert a végén minden e körüli eltérés, vagy az ország pénztárát, vagy a kereskedést terheli.

Nem lesz talán érdeknélküli a fenebbiek bővebb kifejtéséül, röviden visszaemlékezni azon vitatkozásokra, s vitelbér körüli adatokra, mellyek a közelebbi országgyülés alatt a fiumei vasut körül felhozattak; u. m.

Egyik kimutatásban, melly az országgyülésnek benyujtatott, a mostani szállitásbér egy mázsáért a Dunátul Fiuméig 90—160 ezüst krajczárban mutattatik ki.

A fiumei társaságnak ajánlata szerint Vukovártul Fiumeig a vitelbér 64½ mértföldnyi vaspálya vonalra egy mázsátul 65⅛ e. krt tenne.

Ugyanezen kimutatásban az odessai vitelbér az ádriai tengerpartig 35 e. krban mutatatik ki.

Más kimutatásban egybehasonlitatik a magyar, odessai, s galaczi gabna ára a fiumei piaczon következőkép:

	Vukovár.	Odessa.	Galacz.
egy mérő ára	2 f. 6 kr.	2 f. 20 kr.	1 f. 50 kr.
vitelbér Fiuméig	— 36 „	— 30 „	— 45 „
ára Fiuméban	2 f. 42 kr.	2 f. 50 kr.	2 f. 35 kr.

Söt végre a fiumei társaság mint tényt emliti fel az 1844-ik tavaszi conjuncturákat, midőn Fiuméban 1⅓ mérő azaz egy stajo magyar buza 19 ez. kral került kevesebbe, mint az odessai, mégis képes volt saját tengerpartunkon az odessai buza vevőkre találni, mert még saját népünk élelmére sem volt elegendő magyar buza ott.

Mindezen részletes adatokat nem azért emlitem itt fel, hogy számitási alapul használtassanak; nem is akarok azokon épen semmit épitni; annyi még is kétségkivülivé válik — s ez mit akarok — miszerint kereskedésünk a tengerparton a vitelbértül függ; mert ha — feltéve — a fenebbi hasonlitás a vukovári, odessai, s galaczi buzaár közt állna, a fiumei társaság által ajánlott gabnavitelbér mellett — melly pedig a központi vasut bérénél 50%-el olcsóbb — még hazánkbul semmi gabnát kivinni nem lehetne; mivel a felvett 36 e. kr. vitelbér helyett egy mérőre 56 e. krt számitva a magyar buza sokkal drágább volna Fiuméban mint az odessai vagy galaczi; s

vaspályánk könnyen arra szolgálhatna, hogy idegen gabna közelebb is nyomuljon országunk belsejébe. Továbbá noha meghatározza az ország a vitelbér maximumát, ez a gyakorlatban máskép üt ki. Például Pest Váczlul egyenes vonalban legfelebb $4^1/_2$ mértföld, a vitelbér egy mértföldre szerződvényileg $1^1/_2$ kr. mázsájátul: — azonban a vasut görbületei s kitérések meghosszabbitják a vonalt, s az 1846-iki Augustus 1-ső napján kihirdetett tariffa szerint Pesttül Váczig mégis:

az 1 osztályú czikkeknél 9 kr.
2 osztályuaknál 12 „
3 osztályuaknál 24 „ vitelbér fizetetik.

Ebbül csak az következik, hogy minden bérszabályzat mellett a pálya kitérései által az egész vitelbéri számitás meghiusulhat.

Végre számtalan okok harczolnak a mellett — mit fejtegetnem sem kellene — hogy egy ország közlekedési fejlödésének elsö stadiumában a rendezés vezetését egyáltalában másra nem bizhatja, s azt önmagának kell kezébe venni. Nincs Európának országa — Angolországot kivéve — melly vaspályáira merészlett volna a magánosok iparának teljesen szabadtért nyitni, s ott is elvégre a verseny olly állapotokat idézett elö, mellyek miatt most az ország beavatkozása aligha kikerülhető leend.

Szóval, ha vasutainkat a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakitni, szükséges, hogy

azoknak kiállitására, irányaira, s különösen a bérszabályzásra az ország állandó befolyását biztositsa. Ez pedig áldozat nélkül nem történhetik.

A kérdés már most számunkra az: miben álljon ezen áldozat?

kamatbiztositásban e egyenlőn minden vonalra nézve? vagy pedig

egyenesen országos vaspályákat állitsunk e ki? vagy végre

az ország bocsásson ki kamatbiztositott részvényeket ugy, hogy bizonyos részt mindig megtartson, mellyel befolyásának túlsúlyát állandón biztositsa.

Nézetem szerint, miután mostani állásunkban minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesbnek azt tartom, ha egyenesen

országos vaspályák

állitatnak ki, s pedig következő okokbul:

1-ör. Tudatik, hogy a vasutak kamatolása igen különböző egyes vonalakon; ha az ország saját vaspályáit vállalkozóknak adja által, azok bizonyosan a legjövedelmesbeket foglalják el, s az ország elveszti ezeknek elönyeit, mellyek a kevésbé jövedelmezők kárait némileg egyenlithetnék.

2-or. Miután nagy fontosságú nálunk a vonalok iránya, és különösen az, hogy azok minélelőbb mozgásba tétessenek, országos kiállitás mellett e részben is leginkább biztositva volnánk.

3-or: Az országnak vannak leginkább kezében olly segéd-eszközök, mellyek sajátszerü viszonyaink közt szükség esetében kisegithetnek: minő: közerő, testületek részvéte, nagy tőke.

4-er: Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasutrendszer: s mig ez kifejlenék, mindenesetre szükség hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát, minden idegen befolyástul.

5. Igaz marad mindig — mit a fiuméi társaság az országgyülésnek beadott nyilatkozványában mond, — miszerint: vállalkozók soha, és semmi esetben nem nyujthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, melly a közlekedési eszközöket egyenes jövedelem-forrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában, s a közjólét eszközlésében.

6. A kamatbiztositási rendszernek vannak még más terhes oldalai is u. m.

a) A vitelbér maximumának meghatározása mellett — miután a drága és olcsó mértföld jövedelme egyenlő — a vállalkozóknak minden kitérés, mellyben az akadályokat kikerülik, s a pálya költségeit egy mértföldre leszállitják, nyereség; ellenben a forgalomra nézve nagy veszteség.

b) Olly vonalakon, hol még most csekély a for-

galom, következőleg a vállalkozók csupán a biztositott kamatokra támaszkodhatnának, mit sem tesznek a vonal élénkitésére, söt a szállitás elhanyagoltathatik.

c) Hazánkban nem remélhető, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebbül az következik, hogy a kecsegtetőbb vonalokat vállalkozók vennék át kamatbiztositás mellett, a többi mégis az országra maradna.

d) Nálunk minden vállalkozás a vasutakat okvetlen idegen kézre, s idegen befolyás alá juttatná.

7. Megemlitendőnek tartom még azon nem kis fontosságu körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalok kamatbiztositás mellett kiadandóknak határoztatnak, egy vidék hamarább ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bonyodalmat hozhat, habár egy időre is.

8. Mindig szabadságában áll az országnak, ha idejét látja, s a közérdek engedi később is kellő biztositékok mellett a vasutakat részvény-kibocsátás utján vállalkozóknak átadni, s ez által a kiállitási tőkét részben másra szállitni.

Ennyi okokbul határozott véleményem az, hogy hogy most mig az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem birja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassék; mi mellett a takarékosság és olcsóság a kiállitásban verseny megnyitása, s jó rendezés mellett ép ugy elérhető, mint magánosok által; s ha nem is volna ez igy, sokkal

fontosb tekintetek követelik ezt parancsolólag most tőlünk, mintsem attul eltérni lehetne. — Továbbá: Annak elhatározásánál, hogy közlekedési eszközeink országosan állitassanak ki, ha valóban sikert akarunk, megállni nem lehet; hanem el kell mulhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállitás lehetövé tétessék

Statuskölcsön felvétele által!

Hogy ez máskép nem is lehet, szolgáljanak következő okok támogatásul:

1. Vegyük mindenekelött közelebbrül számitásba azon követeléseket, mellyek az országtul mint közszükség rovatai pénzsegélyt sürgetnek; ugyanis:

A közlekedési eszközök különösen a halaszthatlan
fiuméi,
debreczeni,
aradi,
miskolczi vaspályák;
Duna,
Tisza,
Dráva,
Száva,
Maros,
Szamos,
Körös,
Bodrog,

Vág és Garan,
Rába, Rábcza, Repcze s a többi folyók rendezése,
Hajó-utak váltsága s igazitása,
Luiza-ut megváltása,
Fiumei kikötő rendezése,
Országutak épitése,
Hidak kisajátitása. E felett
Nádoremlék,
Országos pénztár adóssága,
Országház.
Nemzeti muzeum,
Nemzeti szinház,
Gazdasági egyesület.
Statisticai hivatal.
Népnevelés,
Lótenyésztés,
Pest város biztositása,
Ludovicaea,
Siketnémák-
Vakok-
Tébolyodottak intézete. s a t. s a t.

Sok van ezek közt, miket a közelebbi országgyülés már fedezendőknek határozott. Már most kérdek mindenkit, ha az ország évi jövedelme forditatik ennyi szükségek fedezésére, hogy lehet azon néhány milliót, mit évenkint kiállithatunk józanul ugy felosztani ennyi szükségek közt, hogy annak sikere érezhető legyen?

2. Az általános európai sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halasszuk közlekedésink rendezését; most még béke kedvez, mellynek ideje bizonytalan, s tartósságát senki sem biztosithatja: szükség azért az időt hatállyal felhasználni, mig nem késő.

3. Hazánkban a birtok-crisis, melly mostani sülyedésünkben fenyegető, addig veszélyes, mig a birtok becse nem emelkedik, jövedelme nem szaporitatik: nekünk tehát nem kell egy napot sem vesztteni, hogy a magyar birtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresszünk, s nyomasztó helyzetébül, s evvel a veszélybül kiemeljük; — jelenlegi állapotunk ollyan, mi ha még 2—3 évtizedig tarthatna, meglehet az orvoslás késő.

4. Nem csekély fontosságú ok számunkra az is, hogy illy szegény országban a beruházás terheit, a nemzet már jobbadán a közlekedési eszközök gyümölcseibül fedezhesse, s a képesség minélelőbb kifejtessék, a teherviselés eredményeiben áldásthozó legyen, s megszeretessék.

5. Ha az ország folyó jövedelmeibül kellene a közlekedési eszközöket kiállitni, az egész adótőke elvonatnék más beruházási térrül, a nélkül, hogy a pénz más forrásokbul szaporitatnék, s ezt az ipar egyes ágai kétségkivül megéreznék, mellyeknek most is — kivált a mezőgazdaságnak — hiányzik a beruházási tőke. — Végre.

6. Az évi jövedelem beruházása a legnagyobb bonyodalmakba vezetne, midőn például a fiumei vasut talán 8 év jövedelmeit egymaga követelné, a többiek szinte éveket: hogyan lehetne a sorozat nehézségeibül kibontakozni?

Legyen e tekintetben visszaemlékeztetni szabad a mult országgyülés bonyodalmira, midőn a parányi tőke annyi rovatokra apróztatott, s végre egy rovat osztályosai az országutaknál ismét annyira egybebonyolodtak, hogy végre inditványoztaték, miszerint az egész öszveg a központi megyének adassék, mert annyian hasznát ugysem vehetik.

Ennyi okok sulya legyen elegendő meggyőzni mindenkit, hogy az ország évi jövedelmét bizonyos részben tőkésitni kell, s ezt közlekedési beruházásokra forditni. — Azonban hogy még világosabban kitünjék, mikép ez máskép nem lehet, megkisértem a beruházás részleteit is kifejteni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

Meg kell itt azonban előre jegyeznem, miszerint e kimutatást egyedül példa gyanánt hozom fel némi tájékozásul. Jól tudom én, hogy nemzeti kifejlődésünket, s a kibontakozás phasisait a jövendő homálya fedi; tudom azt, hogy nemzetünk e beruházásoknál meg nem állapodik, meg sem állapodhatik; tudom azt is, hogy az országos kölcsönbüli kibontakozás nem szokott történni azon az alapon, mellyen megindul; ismerem azon különbséget is mi hazámfiai s például az angol közt

létezik, melly szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magánkölcsönnél annyival könyelműbbek vagyunk: ismerem végre a közadósság nehézségeit; mindez azonban meggyőződésemet nem ingatja meg. Legyen egykor a vagyoni közemelkedés, s ez által az értelmi erő is magasb fokra emelve, megteszi azon kor azt, a mire hivatva van. — Előttem más nemzetek hasonló fejlődési példája áll, s az ut, melly őket — a kezdőket — a jólét azon fokához vezette, mellyen látjuk, minket sem vezethet — ha bennünk életerő van — az enyészethez!

Az alábbi példaszámitás kimagyarázására szükség bizonyos számokat felvennem, s következőket megjegyeznem:

1. Tegyük fel, hogy az országos pénztárba évenkint egyenes adózás utján fizetetnék 3 millió ezüst forint; e felett indirect adózásul némi jövedelmi források jeleltetnének ki.

2. Ezen alapra felvétetnék időnkint s a szükség szerinti részletekben 100 millió ezüst forint.

3. A felvett statuskölcsön kamatja képezné a figált terhet; a többi ellenben a függő adót.

4. Tegyük fel, hogy vaspályáink részletekben megnyitva, s mindig mozgásban tartva a befektetett tőke kamatait annyira fedezik, hogy csak 2½ %el kellene az ország pénztárának a kamatokat pótolni.

5. Mivel a folyórendezések s utkészités költségeinek — mellyekre 20 milliónyi beruházást inditványoztam — kamatai egészben az országos pénztár terhére esnek, ez az egész 100 millió kamatát épen ½ %el neveli, s ezért az összes 100 millió kamatai nak fedezésére pótlásul vegyünk 3 %et, melly az országos pénztár által lenne fedezendő.

Ezen felvételek után meg kell még jegyeznem, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig birnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőkép fejlődhetnék ki:

Év szám	Országos évi jövedelem	Évenkinti beruházás.	Ennek 3% kamata melly az országos pénztár által pótolandó	Az országos pénztárban marad tőke
	ez. frt	ez. frt.	ez. frt	ez. frt
1849	3000000	—	—	3000000
1850	3000000	4000000	120000	2880000
1851	3000000	7000000	330000	2670000
1852	3000000	9000000	600000	2400000
1853	3000000	10000000	900000	2100000
1854	3000000	10000000	1200000	1800000
1855	3000000	10000000	1500000	1500000
1856	3000000	10000000	1800000	1200000
1857	3000000	10000000	2100000	900000
1858	3000000	10000000	2400000	600000
1859	3000000	10000000	2700000	300000
1860	3000000	10000000	3000000	—
összes.	36000000	100000000	—	19350000

Hogy ezen összeállitásba foglalt 3% évi pótlék valószinüségét kimutassam, szolgáljon némi fel-

világositás gyanánt a központi vasut igazgatóságátul nyert alábbi adatok összeállitása s az azokbul vonható eredmény. Ugyanis

I. Kimutatása

a központi vasut Pest Vácz közti vonalán volt forgalomnak

	Személy		Árú		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
1846 jul. 15-tül — 1847 apr. 30-ig .	$9\frac{1}{2}$ hó 204918	21570	20515	2159	74614	38
1847 maj 1tül — 30ig . .	51711	51711	22264	22264	15065	39
	$10\frac{1}{2}$ hónapi bevétel . . .				89680	17

II. Kimutatása

a központi vasut Vácz Szolnok közti vonalán volt forgalomnak

a pest-szolnoki vonal megnyitása azaz	Személy		Árú		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
Sept. 1ső napjátul nov. 30-ig . . .	91624	30541	127052	42350	113394	58
Dec. 1-tül — 31-ig . . .	18185	18185	93499	93499	32860	2
					146255	—

Az I. kimutatásbul következő eredmények fejlenek ki:

	ez. frt.
$10^1/_2$ hónapi forgalom bevételét véve számitásba ad egy hónapra közép számitással jövedelmet	8541
Tesz tehát egy évi bevétel	102492
Ebbül 50% kezelési költségre	51246
marad tiszta jövedelem	51246
Ezt felosztva a geogr. mértföldekre Pesttül Váczig ad egy mértföldre tiszta jövedelmet	10249

Ha már most egybevetjük ezen jövedelmet a felvett kiállitási költséggel egy geogr. mértföldre, melly 320000 e. forint, kifejlik . . . . $3^2/_{10}$ kamat.

Meg kell itt jegyezni, hogy e vonalon olly csekély még — mint a kimutatásbul látszik — az árúszállitás, hogy csaknem semmi, mi a vonal elkészültével egészen más eredményeket idéz elő.

	ez. frt.	kr.
A II. kimutatás szerint a 4 hónapi forgalom tőkéje mutat egy hónapi bevételt	36563	45
ennek 50%je kezelési költségre tesz	18281	$52^1/_2$
Marad tiszta jövedelem .	18281	$52^1/_2$

Ezen havi tisztajövedelem tesz 1 évre: 18281 frt. $52^1/_2$ kr. $\times$ 12 = 219382 30

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva a 19 geog. mértföldre Váczlul Szolnokig ad egy mértföldre tisztajövedelmet ez. frt. 11546 kr. 26

Az itt kifejlett évijövedelmet egybevetve a kiállitási költséggel egy mértföldre számitásunk szerint t. i. 320,000 ez. ftal, kifejlik évenkint valamivel több mint $3^{6}/_{10}$ kamat.

Meg kell ehez jegyeznem miszerint

a) a kimutatott hónapok a legterhesbek, mert az ut járhatatlansága miatt a szállitás a vaspályához igen nehéz.

b) A gőzhajózás e hónapokban hiányzott, s a tiszáni szállitás más hajókon is a legcsekélyebb e hónapokban.

c) A vitelbér ezen a vonalon igen nagy, ugy hogy a 3-ik osztályú árúk például a gyapjú Szolnoktul Pestig mázsánkint 56 ez. kr. vitelbérrel van terhelve, holott jó utban tengelyen olcsóbb. —

Mind e mellett eléggé valószinüvé teszik a fenebbi kimutatások a számitásimba foglalt azon felvételt, miszerint az országnak $3^{0}/_{0}$ kamatot fedezni nem fog kelleni, sőt sokkal kevesbet s azt csak a számitás biztosságáért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblábul, melly az évenkénti beruházást mutatja, következő eredmények fejlenének ki:

a) 11 év alatt befektet az ország 100 millió ez. ftot s kiállit 300 mértföld vasutat, 8 millióig folyóit

rendezi. 12 millió s a közmunkák erejéig kőutakat állit. Ha a folyó jövedelembül akarná ezt elérni, kellene hozzá $33\frac{1}{3}$ év.

b) Azon ideig mig az egész 3 millió évenkint kamat gyanánt fizetendő volna, gyül az országos pénztárba 19,350,000 ez. ft s az indirect jövedelmek, mikbül a fenebb elsorolt s részletesen meghatározandó közszükségeket fedezni lehetne részenkint.

c) Ha felvesszük mérlegelés kedvéért például: hogy az ország a 100 millió tőkét szokott 33 éves törlesztésre felveszi s pár év alatt beruházza; — vagy az évi jövedelembül ennyi beruházást részenkint tesz: világos hogy mindkét esetben a $33\frac{1}{3}$ év végével adósság nélkül állna, de első esetben a törlesztési évek nagyobb részén megnyerné a közlekedés gyümölcseit, s hihetőleg a törlesztendő kamat-pótlás mindig alább szállna, mig a jövedelembüli kiállitás mellett csak 33 év mulva élvezné az ország a rendezett s egybefüggő közlekedések jótéteményeit. Végezetre:

Itt van helyén szólni a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében országosan adandó segélyrül.

E napokban nyujtandom be a tisza-szabályozás fejlődésérül jelentésemet. Abban ugy hiszem elég világosan ki leend mutatva, miszerint a megkezdett szabályozás az ország segedelme nélkül aligha sebesebben kifejlődhetik: s hogy e segély egy részt

abban áll, miszerint az ország minden saját terheltetésén kivül szerezzen a tiszavölgyi birtokosoknak kölcsönt, s engedje meg annak a birtokosok körülményei szerinti könnyü törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállitását status-kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segély igen könnyüvé s egyszerüvé válik: mert csupán egy felhatalmazásbul áll, mellyel a közlekedési igazgató felruháztatik, s ennek következtében a társulattal egyetértve, megszerzi számára is a szükséges milliókat, s azoknak biztositása iránt a társulattal szerződik.

Ez uton igen könnyüvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni; mert azon folyók birtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva, körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbirható költségeit.

b) A végrehajtó hatóságrul.

A közlekedési ügy rendezésének ezen ágában legkisebb fejtegetési tér maradt fen számomra; részint mert a főelvek már a közelebbi országgyülésen eléggé megvitatva voltak, s akkor olly állapodást nyertek, mellyek első kiindulásul elfogadhatók; részint mert az igazgatási gépezet elhatározásában igen

apró részletekre bocsátkozni inkább káros mint czélravezető volna. Legyen azért elég a főelveket pusztán elsorolni, mint azokat a közelebbi országgyülés már elfogadta: u. m.

1. A közlekedési ügyek végrehajtója az országos közlekedések igazgatója lenne, kit ő felsége nevez ki.

2. A közlekedési igazgató az országgyülésnek felelős s mind két táblán üléssel bir.

3. Az országos közlekedések igazgatója teljes hatalommal ruháztatik fel a közlekedési hivatalnokok kinevezésében és elbocsátásában.

4. Rendeletei mind hatóságokat mind egyeseket kötelezők. s azokért csak az országgyülésnek számol.

5. Ha az országgyülés bizodalmatlanságot szavaz, hivataláról lelépni köteles. —

Szabadjon ez utósó elv tekintetében visszaemlékeztetni a közelebbi országgyülés vitatkozásira, miután e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyujtott anyagot. Nekem a kérdés, valljon t. i. egyik vagy mind két tábla bizodalmának megvonása kellessék e a lelépésre? mint akkor, ugy most is olly fontosságunak nem tünt elő mint általánosan vétetett. Mert a felelőség elve véganalysisben ugy is csak bizonyos moralis suly, mellynek physicai értelme a dolgok rendes folyamán kivül esik. — A közlekedési igazgató ország hivatalnoka. az országnak rendi táblá-

ján, üléssel bir, s tanuja minden discussioknak, mellyek személye felett a két tábla közt keletkezhetnének eltérés esetében. Nem lenne e a képviselő testület többsége föllépésének annyi erkölcsi sulya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszeritse? És a főrendi tábla, miután nem a politicai kormányzás hatalmárul, de az ország anyagi érdekeinek kezelésérül van szó, felfogná e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek? Az ezen viszonybul eredhető minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garantia is fennmarad a táblák számára, hogy a függő jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótul megtagadhatják. —

Szólnom kellene még a végrehajtásra megkivántató központi és vidéki hivatalnokokrul. E részben azonban legtöbbet a tapasztalás fog kifejteni, s e tekintetben az országos közlekedések igazgatójának szabad kezet kellene adni, mig a tapasztalás vezérleténél bizonyos rendszer állapodást nyerhet. Azért csak fővonalaiban kivánom a rendezést itt érinteni, hogy némi szabályt a fizetések maximumára nézve ki lehessen mondani.

Állna a központi testület körülbelöl az igazgatón kivül:

Aligazgató s öt ülnökbül, kik közül az

1. Az országos pénztárt s a pénzkezelés minden viszonyait,

2. A vaspályákat és folyó-rendezéseket,

3. A köutakat s közmunkákat tartaná evidentiában;

4. A fömérnök, a közlekedések technicai vezetésére szükséges mérnöki karral.

Söt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljárni s tévedéseket vagy épen ballépéseket kikerülni akar, okvetlen szükséges, hogy az országos ipar fejlődéseinek minden adatait birja; e nélkül sem a pénzügyi sem a bérszabályzati kérdésekre nézve biztos combinatiokat nem tehet. Kikerülhetlen azért az ötödik ülnök, ki minden közlekedési, kereskedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyüjt s összeállit a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját körükbeni tájékozására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédszemélyzetét elöre elhatározni bajos; annyi bizonyos miszerint eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szaporodván, több egyénekre leend minden osztályban szükség.

Hogy a fenebb elsorolt osztályok elegendö munkakörrel birnak, s azokat szükebbre összefoglalni nem lehet a rendszerbül magábul mindenkinek világos; valamint az is, hogy az egész közlekedési ügyek kormányzását egy fö, és egy aligazgató, két titoknok s egy pár irnok — mint a mult országgyülésen elfogadott Különvélemény tartja — nem vihetik. A fenebbiek szerint, midön egyszerre vaspályákat, fo-

lyórendezéseket, köutakat eréllyel kell végrehajtani; valamennyi terveket birálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kisérni; minden ágát az országos közlekedéseknek, a kereskedési mozgalom fejlődéseit minden perczben teljes világosságban tartani; s a t. mindez nehány egyénbül álló testületnek lehetetlen. A fő és aligazgató alig elegendők a közlekedési kormányzás főbb ügyeinek, a helyszinéni kezelés s egyes központi osztályok ellenőrzésére.

Egyik ülnök a pénzügyeket, annak minden viszonyait, s minden ponton a kezelés módját, s a t. tartja evidentiában.

A másik a vasutak s folyórendezések körüli minden végrehajtási intézéseket kezelné.

A harmadik a köutak s annyi hatóságokbani közmunkák kezelése felett örködnék. —

A főmérnök az egésznek technicai igazgatását intézné.

Egy ülnök végre a minden vidékeken, az ipar és közlekedések minden viszonyaiban kifejlett adatokat állitná össze.

Azonban a közelebbi országgyülés a közlekedési ügyek kifejlését más alapokra fektette, s azon rendezés kétségkivül kevesebb számú igazgatási személyzetet követelne, mint az e javaslatban foglalt rendezés. —

A vidékeken minden épülö vagy már forgásba

hozott vaspályának, minden hajózható vagy szabályozandó folyónak s az országos utaknak, kerületekre osztva, külön szakértő felügyelete alá kellene adatni, kik a közlekedési testület illető központi ülnökeivel egyenes összeköttetésben állnának, s mütani tekintetben a közlekedési főmérnöknek lennének alárendelve. — E felett külön közlekedési kerületekben, külön pénztárnoki hivatalnokok, s a polgári igazgatást intéző tisztviselők lesznek felállitandók, kik a közlekedési ügyekre felvigyáznak s a végrehajtást ellenőrzik. —

Egyébbiránt egy minden viszonyokhoz alkalmazott, s minden részletekben kielégitő administrationalis gépezetet elméletben fölállitni, nem olly könnyü feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekkeli érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kellékeket nem fejtették ki eléggé. A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, melly belátva, miszerint biztos állapodásokra egyedül a gyakorlat vezethet, beelégedett nehány főelvek kimondásával s bizta a részleteket a kifejlendő körülmények szerint a kormányzó központi testületre, hogy azokat a gyakorlat utmutatásai szerint fejtse ki. — E példát tartanám én országosan is követendőnek, s miután a közlekedések igazgatója ugy is mindenrül felelős, reá biznám egyelőre az egész igazgatási gépezet alakitását minden részleteiben; fenhagyva, hogy majdan a kifejlett tapasztalat

utmutatása szerint javaslatát eziránt a törvényhozás elibe terjessze.

Hátra van még hogy az igazgatósági hivalnokok fizetésére nézve következőket emlitsek meg figyelmeztetés gyanánt:

a) Hogy ezen hivatalok hazánkban még gyéren található képességet, s rendkivüli munkásságot követelnek.

b) Minden hivatali visszaélés vagy hanyagság az országnak kipótolhatlan károkat okozhat.

c) A közlekedési hivatalnoknak minden bár legéberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalom állásával önös czélokra visszaélni. —

d) E hivatal nem állandó, s perczig sem biztositott, mert függ a hivatalnok a közlekedési igazgató szabad elbocsátásától. —

e) Ennéfogva ezen hivatalokra nyugdij-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztositást előre nem nyujthat.

Ezen elvek figyelembe vételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s dijaikat megszabni, miben véleményemet a tárgyalás idejére tartom fen.

Szükségesnek látom még ezen közlekedési tisztviselők tekintetében megjegyezni azt. miszerint helyét látnám annak is, hogy ezek országos hivatalok állására emeltessenek: minden kinevezés s változás országszerte tudattassék, hogy a közlekedési hivatalnokok annyi hatóságokkali érintkezésben, olly te-

kintéllyel birjanak, mint azt az ügy érdeke s az ország állása megkivánja.

Még egy fontos kérdés tünik itt fel a végrehajtás körül, miben nézetem szerint a főirányt a törvényhozásnak kell kijelelni azért is, hogy a közlekedések igazgatójának állása követelésektül s panaszoktul megóvassék. Ez a közlekedési eszközök kiállitásának sorozata.

E tekintetben a folyók szabályozásának s köutak kiállitásának sorozatárul szó nem lehet. Ezek egyszerre is megkezdhetők s végrehajthatók hatóságonkint a kiszabott pénz s közmunka erejéig.

Máskép áll a dolog azonban a vaspályákra nézve; ezeknél szükség a törvényhozásnak legalább bizonyos elvet kimondani.

Ha a dolog természetét vesszük figyelembe, önkényt azon elv ajánlkozik, miszerint azon vaspályákat állitsuk ki legelsöben, mellyek legkevesb technicai akadályt görditnek elönkbe; s ezt kellene tenni három okbul; u. m.

a) Olcsó kiállitás, mert bizonyos tőkével az or-

szágnak aránylag nagyobb részét lehet legrövidebb idő alatt ellátni.

b) Sebes siker; és

c) Mert az épitendő vaspályák fognak kifejteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fiumei vasutra nézve — melly szükségeink közt első — tennék kivételt: ebben is azonban a vonalt mindenesetre a középponttul kezdeném, s mig Károlyvárosig halad, — mire mindenesetre néhány év szükséges, — volna elég idő a Fiuménél levő emelkedési akadályok legyőzésére minden előkészületeket megtenni, s azután eréllyel végrehajtani.

Azonban a kimondott elvet nem akarom oda értetni, hogy a hegyes s igy akadályokkal járó vonalok heverjenek évekig; csak azt, miszerint a fővonalok fontossága mellett minden egyes vonalokon vannak kiváló pontok, mellyek elsőséget igényelhetnek, mert

a) kevesebb akadályra találunk,

b) már létező kereskedés miatt az országra fontosbak s jövedelmezőbbek;

c) a szükséges anyag olcsósága miatt a vonal többi részeinek kiállitási költségeit szállitják le.

S ezek azok, mikre a kiállitás sorozatában figyelmezni kell. —

Végezetre álljon itt futólagos érintés gyanánt egy figyelmeztetés, miszerint a közlekedések, ipar, s kereskedelem viszonyai hazánkban még a legkevésbé rendezett ügyek: s ha e törvényhozásnak sikerülend meginditni e téren a fejlődést, csoportonkint fognak eléállni a szükségek, mellyek a törvényhozás további intézkedéseit mulaszthatlanokká teendik. Szükség lesz közelebbrül uti, vizi, biztositási rendőrség, hajózási részletes törvény, kikötők s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók magánhasználatának rendezése, s a t. s a t. Mindezeknek fonala a közlekedési igazgatóság kezében van; ebbül természetesen következik, miszerint ezen rendezési munkálatokat leghelyesebben az országos közlekedések igazgatósága készitheti elö. Ezt már a közelebbi országgyülés is érezni látszott, midőn az akkor kidolgozott törvényjavaslatban némellyekre a közlekedések igazgatóját egyenesen megbizta. Szükség volna tehát felhatalmazni azt arra is, hogy minden az ipar, kereskedelem, s közlekedések tekintetében szükséges elömunkálatokat megtétetve,

adatokat egybegyüjtve, a szükséges törvényjavaslatok kidolgozását eszközölje, s e czélra, ha alkalmasnak látja, jutalmakat is tüzhessen ki. Mert csak akkor várhatni ügyünk fejlődésében sikert, ha az anyagi erőhöz, mellyel rendelkezünk, a szellemi erők szövetségét is megszerezzük, s a tudományokat is számunkra gyümölcsözővé tesszük.

BEFEJEZÉS.

Legyen ennyi elég némi tájékozásul, mikbül a magyar közlekedési rendszer talpköveit letehetjük. Több részletekre szálltam fejtegetésimben, mint adataim feljogositottak; ezt azért tettem, hogy inkább kimagyarázhassam nézeteimet.

El kell vala e javaslat kezdetén mondanom, ha mindenki fenálló állapotunkbul nem látná, mikép a közlekedés s összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve — mint külön nemzetek — éljenek. Nem nyújt e erre saját hazánk kiáltó példákat? Nem mutat e a dunamente s tiszavidéke, söt a Duna két partja, a hegyvidék s alföld különböző egymást alig ismerő népfajokat? Hol volt eddig ezeknek központja, hol közös érintkezésük? Vontuk e eddig a hegyvidékek idegen ajku lakóit az ország szivéhez és a magyarsághoz közelebb? — Pedig lelje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégitését, szorgalmának jutalmát, fáradozásinak irányát a haza köz-

pontjában; gravitáljon csak arra minden erő, élet, s mozgékonyság; alig hiszem hogy nemzetiségünk erősbitésére hatalmasb épést tehettünk volna. — Továbbá összefüggő, jól rendezett, s gondosan fentartott közlekedések nemcsak az egész országban uj életet, erélyt, soha sem ismert söt nem reméllett tevékenységet s emelkedést fognak eléidézni, de a nemzeti iparnak uj fejlödési irányt kimutatni; bizonyos ugyanis, hogy a felvidék nem lesz kénytelen kényszerülve az élet első szükségeinek termelésével kínlódni; mert az alföld gabnakincse nem lesz idő s viszontagságok által elzárva előtte; az alföld viszont biztosan támaszkodhatik a hegyvidék készitményire, mikre azt saját helyzeti viszonyai rendelték. Szóval, nem leendhet a felföldön éhhalál, az alföldön önzsirba fuladás.

Részemrül meg vagyok győződve, miszerint hazánk saját fekvése, kedvező alkata, s kimerithetlen terményi kincsforrásai miatt — mellyek ugyan még kifejletlen veszteglenek — többet várhat a közlekedések létrehozásátul, mint bármelly más ország; mert mi a természet kedvezései által hivatva vagyunk az emberi ipar majd minden ágait meghonositni e változatos fekvésü hazában, hol minden mi anyag megvan. csak a szellem nem fejlödött még ki.

Azonban egy ország segédforrásinak kifejtése, mi a közlekedések által teremtetik elö, a legbiztosb

s legsikeresb mód népét felemelni s nemesbitni. Ez ismerteti meg értékével, s állásával az álladalom irányában; ez teheti a legfontosb politikai s közgazdasági igazságokat gyakorlatilag s a legegyszerűbb módon megfoghatóvá és népszerüvé.

Javaslatomat tehát, mellyet e lapokba foglaltam, olly ohajtással nyujtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végezés hatalma van letéve, föllelják benne a nemzetegyesités, érdekösszeszövés, s főleg nemzetiségünk szellemi sulyának azon irányát, melly engem vezetett, s melly valamint eddig is nyilvános életemnek s politicai müködésemnek legmélyebb talpköve volt, ugy lesz — ha isten érnem engedi — épitményeim utósó zárköve is!

FOGLALAT.

Pozsonyban, nyomatott Belnay örököseinél.

Átnézeti térkép
a
MAGYAR
KÖZLEKEDÉSI ÜGY
rendezéséről
JAVASLATHOZ

jelenti a tervezett | vasuti vonalakat
" " kész | vasuti vonalakat
" " Erdélyben kiállítandó | vasuti vonalakat
" " országos közutvonalakat

Mértföldek
5 10 15 20

MORVA OR.
GALICZIA
AUSTRIA
STÁJER OR.
ILLIRIA
ERDÉLY
BOSNYÁK OR.
SERBIA.
OLAH OR.
ADRIAI TENGER

Mangold Károly könyvnyomdájából Posonyban

AZ 1862-ki LONDONI

VILÁGIPARTÁRLAT

KÜLÖNÖSEN

KÖZGAZDASÁGI ÉS ÁLTALÁNOS IPARMÜVELTSÉGI

SZEMPONTBÓL.

„JELENTÉS“

A

NAGYMÉLTÓSÁGU MAGY. KIR. HELYTRATÓTANÁCSHOZ

HIVATALOS KIKÜLDETÉS FOLYTÁN

Dr. KAUTZ GYULA

TANÁR ÁLTAL,

KÖZREBOCSÁJTVA A N. M. K. HELYT. TANÁCS RENDELETÉRE.

BUDÁN,

A MAGYAR KIR. EGYETEMI NYOMDÁBOL 1863.

A t. Olvasóhoz!

Midőn ez igénytelen dolgozat a Nagy Méltóságu magyar kir. Helytartótanács kegyes intézkedése folytán sajtó utján közrebocsájtatik, szükségesnek tartja alulirott azon körülményre utalni, miszerint e „Jelentés“ nagyobbrészt a hely szinén szerzett adatok és szaggatott jegyzetek alapján, rövid két három hónapos időszak alatt (tudniillik tavali Oktober — December hónapokban) jött létre, s e mellett egyike is lévén az első rendszeresb s összletesb egybeállításoknak, melyek a nagy nemzetközi ipartárlatra vonatkozólag még a mult év végéig elkészültek: szükségkép hiányos s hézagos maradt, s (mint igen is jól tudom) sem formai sem tárgybeli tekintetben tökélyetesnek, magasb igényeket kielégítőnek nem nevezhető.

A „Jelentés“ czélját s jellemét illetőleg annak bevezető sorai szolgálnak tájékozásul és igazolásomul; tüzetes utalás e momentumra tehát e helyütt mellőzhető. — Ép ugy szükségtelen talán kiemelnem azt, hogy a „hazánk közgazdasági viszonyait“ tárgyaló szakban távol vala tőlem a szándok egyebet adni, mint szerény összeállítását s rendszeresebb át-

nézetét azon kiváló jelentőségü pontoknak, melyek Magyarország anyagi felvirágoztatására irányuló törekvéseink és intézkedéseinkben, igénytelen felfogásom szerint, leginkább szemmel tartandók, — pontoknak, melyek hordereje egyébbiránt életben és tudományban mindinkább jobban és jobban elismertetik, méltányoltatik.

Azokra nézve, végül, kik az 1862-ki világkiállitás iránt különös érdekkel viseltetnek, ide iktatom azon jelesb irodalmi munkákat, melyek annak kimerítő és rendszeres ismertetését foglalják magukban, és ugyan

Rob. Hunt: Handbook to the industrial department of the exhibition. 2. kötet. (London 1862—1863.)

L'Exposition universelle stb. (a franczia állambizottság jelentése) 6 kötetb. (Párisban. 1863.)

Amtlicher Bericht (der Commissäre der Zollvereins-Regierungen) über die Indusrie- und Kunst-Ausstellung zu London. 1862. (Berlinben 1863. eddig 4 füzet.)

Brockhaus: Illustrirter Catalog der Londoner-Ausstellung. 2. kötet. (Lipcsében, főleg az I-ső kötet 225—260. lapj.)

L. Bucher: Die Londoner Industrie-Ausstellung. 1. kötet. (Berlin. 1863.) — meg az angol

Official Catalogue of the industrial department of the international exhibition, 1862.

Budán május 1. 1863.

K. G.

Nagyméltóságu K. Helytartótanács!

Midőn a Nagyméltóságu Kir. Főkormányszék a hódolatteljes tisztelettel alulirottat a kir. magyar műegyetem részéről a lefolyt nyáron a Londonban megnyitott nemzetközi ipartárlat meglátogatására országos költségen kiküldeni legkegyelmesebben elhatározá: egyszersmind kötelméül is tevé az e tekintetben teendő tanulmányai és tapasztalatai felett tüzetes jelentést benyujtani, illetőleg, eljárásának és észleleteinek eredményeit a nyilvánosság elé hozni.

A tisztelettel alóljegyzett e kegyes intézkedésnek, a feladat nagyszerüsége és terhei teljes öntudatában, s csekély erői és tehetségei lelkiismeretes megfeszitésével, elegettenni, s az ez ügybeni várakozásoknak lehetőleg megfelelni, annálinkább tekinté legfőbb kötelességei egyikének: minél inkább érzi az őt érdemetlenül ért kitüntetéssel járó felelősség súlyát, és azt, hogy a reája esett legmagasb választásra az intézet megannyi, országszerte tekintélyben álló, jeles szakférfiainak bármelyike egészen hasonló joggal emelhetett igényt. — A tisztelettel alólirott a legkegyelmesb megbizatást egyébiránt nem is személyére, hanem az általa a műegyetemnél és a tudományban képviselt, s összes nemzeti culturai és országos életünk-

ben oly kiváló jelentőséggel biró közgazdaságtudománynak kitüntetésére irányzott kegyes intézkedésnek bátorkodik tartani; intézkedésnek, mely Magas Kormányunk bölcs körülmény-felfogása, és országos főérdekeink iránt tanusitott buzgó figyelmének, ez irányban is, egyik fényes bizonyságjelét képezi.

Ez utóbb érintett körülmény volt ugyanazért a tisztelettel alulirottra nézve határozó nyomatéku azon szellem és forma, illetőleg vezérelvre nézve is, mely a kidolgozandó „Jelentés" szerkezetében kiindulási pontul vala veendő. A mennyiben jelesül: illő méltányolásával a technikai momentumnak, főfő figyelmét alulirott még is inkább a technikai processusok eredményeire, illetőleg a világtárlat közgazdászati s általános-ipari jelleme, jelentősége, czéljai, és hatásaira, meg a főleg reánk Magyarokra abból vonható előnyök- és következtetésekre fordította; — annak befolyását az általános culturai meg különösen hazai iparhaladás és előmenetel szempontjából kijelölni iparkodott; — s egyuttal, (legalább fővonásokban) azon nagy- horderejü állam- és nemzetháztartási viszonyokra is utalni bátorkodék, a melyek Magyarországnak az austriai birodalommali kapcsolatából (különös tekintettel kölcsönös ipari, és forgalmi érdekeinkre) folyományoznak, s a kölcsönös egyetértés és jóllét föltételeivel és alapjaival összefüggésben állnak.

I.

A világipartárlatok általános-technikai, culturai, és közgazdasági jelentősége.

Nincs talán figyelemre méltóbb s egyszersmind jellemzőbb tüneménye korunk magas fejlettségü iparmüveltségének és technikai haladásának, mint az utolsó két évtizedben fölmerült, s az összes polgárosult emberiséget oly kitünő mérvben érdeklő világipartárlatok.

Ipartárlatok ipari s gazdászati termelvényeks készitményeknek időről időre czélbavett közszemlére kiállitásai, s a végre szoknak rendeztetni, hogy egy bizonyos hely, ország, vagy tartomány ipari erő- és fejlettségfokának mintegy öszletes kinyomata és képe adattassék. Világipartárlattá pedig ily kiállitás akkor válik, hogyha oly nagyszerü mérvben foganatosittatik, hogy nem egyes ország vagy tartomány, hanem egész nemzetkörök sőt földrészek termékei és készitményei gyüjtetnek egy bizonyos nagy közlekedési s forgalmi központon össze, hogy a világ müveltebb népei productiója ipara és gazdászati müveltségének, mint egy óriási egésznek, ez irányban is kifejezés adassék, a culturállladalmak érdeksolidaritásának nagy eszméje pedig e téren is némi érvényesülésre találjon.

Az ipartárlatok első nyomaira (eltekintve az 1699-ki ilynemü kisérlettől Leydenben) a mult század folyamában Angliában (jelesül 1756-ban és 1761-ben) meg Francziaországban akadunk. Ez utóbbiban névszerint 16-ik Lajos uralkodása idejében, de főleg a forradalmi

directoriálkormány korában: Marquis d' Avéze inditványozása s Napoleon erélyes közremüködése folytán 1797-ben először, és azután ismételve 1801, 1802, s 1806-ban jött ily ipartárlat létre, s pedig oly fényes eredménynyel, hogy az utóbbin már 1400 kiállitónál több jelent meg, s 600 egyénnél több kitüntetésekkel is diszíttetett. E példát követték egyéb országok is, ugy anynyira, hogy 1818-ban Münchenben, azután Badenben, Poroszhonban, Würtenbergben, 1825-ben Orosz-, 1841 Spanyolországban, 1845 Bécsben, s egyébütt, kisebb nagyobb terjedelemben az eszme valósulatba lépett, az iparos Europa egyéb részeiben nagy érdekeltséggel szemléltetett, 1842 óta fölmerült hazai iparmozgalmainkban is (több helyütt rendezett kisebb kiállitásokban) viszhangra talált, magában Francziaországban és Angliában pedig 1819—1849-ig többszörös tárlatok foganatba vétele folytán mindég mélyebb gyökereket vert, s a nemzeti iparfejlődésnek egyik jelentékenyebb rugójává és emeltyüjévé változott.

Mindekkoráig, vagyis az 1850-ik évig azonban az ipartárlatok csak jobbára helyi vagy tartományi érdeküek és jellemüek voltak. A tulajdonképeni világiparkiállitás eszméje ugyanis csak lassanként, karöltve a közlekedési eszközöknek (a legujabban lefolyt két évtized alatt) mesés mérvbeni kifejlődése- és tökélyesbedésével, a népek kereskedési és forgalmi érintkezésének terjedésével, s a nagy ipari státusok mindinkább szorosb érdeksolidáritásba lépésével: fogamzhatott meg, és válhatott olyanná, melynek tényleges megvalósítása a lehetőségek körébe vonattatható. S valóban ugy is lett, a mennyiben az iparcivilisatio legmagasb polczára fölemelkedett s a világ valamennyi részeiben összeköttetésekkel biró büszke szigetországban, Angliában, a nagy gondolat practikus kivitele legelőször és pedig meglehetősen nagyszerü mérvben megis kisértetett. Az 1851-ki londoni világtárlat, mely a közelebb elhunyt jeles fejedelmi herczeg, Victoria királynő férje, Albert védnöksé-

ge és elnöklete alatt, az angol „Society of Arts, az az „müvészeti s iparegylet“ által (tehát mint magánvállalat) a világhirü Hydeparki üvegpalotában, szerveztetett: az első e nembeni kisérlet vala, a melynek messze-kiható eredményei a föld minden részeiben és vidékein a legnagyobb méltánylásra találtak, s melynek rendezői a nagy eszme gyakorlati kivihetőségének soha eléggé meg nem hálálható fényes tanubizonyságait nyujták. Az 1851. londoni világtárlat, melyen a világ legkülönbözőbb országai és statusaiból 16,000 kiállitó jelent meg, egyrészt hangosan szólló példája és kinyomata volt a britt iparfensőség s technikai nagyságnak, de másfelől a leggazdagabb tanulmány-, és tapasztalatforrás a müveltebb népek összeségének, a kik itt először találtak alkalmat: erejöket. és képességeiket összemérni; a világ legerélyesebb s legtevékenyebb nemzetét öntüzhelyénél s productiója legnagyszerübb eredményeiben bámulni, s követendő példakép figyelembe venni; egymás ipari fejlettségfoka, hiányai vagy előnyei felett maguknak itéletet képezni; s egyáltalában azon megismerésre emelkedni, hogy a 19-ik század culturnépei egymás kiegészitésére, támogatására, békés forgalom-, s közlekedésre hivatvák, s hogy nincs félszegebb, s közgazdászati tekintetben épugy mint politikaiban veszélyesb és alaptalanabb állitás, mint az, hogy az emberiség egyes osztályai vagy államai egymással szükséges ellentétben állanak, s hogy az egyik nép vagy állam csak akkor emelkedhetik virágzásra és jóllétre, ha a másikat elnyomja, emelkedésében és fejlődésében akadályozza.

A londoni iparkiállitás fényes eredményei következtében Német- és Francziaországban is megkisértetett egy ily nagyobbszerü stilbeni ipartárlat rendezése, s mind az 1854-ki müncheni mind az 1855-ki párisi kiállitás dicséretesen haladott az angolok által megtört pályán ez ügy mindinkábbi meghonositása tekintetében. Mig azonban a müncheni kiválólag csak a német államok ipartermelvényi tárlatára czélzott, addig a párisi valódi vi-

lagipartárlati jellemet öltvén, a kormánynak és népnek nagyszerü erőfeszitései folytán oly tekintélyes állásra vergődött, hogy sok tekintetben magát az 1851. londoni kiállitást is túlszárnyalta; s tényleg sokkal fényesb sükerü is volt, mint az 1854-ben Amerikában Newyorkban rendezett világtárlat, melyen alig 7000 kiállitó jelent meg, s ez is jobbára csak azon államokból, melyek ép az amerikai földrészszel közelebbi érintkezésben és közlekedésben állottak. — Az 1855-ki párisi világkiállitáson jelesen 20,000 kiállitó vett részt; a legfőbb vezetés a kormánynak kezében volt, s Napoleon Jérome herczeg patronatusa leginkább arra szolgált, hogy az uralkodó kormány- s fejedelmi országlásrendszer ez irányban is dícsövvel köröztessék, s Frankhon mint egyike a legvirágzóbb, s már Angliával is sorompókba léphető államoknak, feltüntettessék.

Lássuk már most a világtárlatok jelentőségét és fontosságát tüzetesen, és azon előnyöket és hasznokat, a melyek azokból az általános ipari kereskedési és gazdászati életre egyáltalában, s annak tökélyesbitésére és előmozditására nézve különösen, várhatók. —

Az ipartárlatoknak egyik figyelemreméltó előnye ugyanis mindenekelőtt az, hogy egyes iparszakoknak vagy ipartermelvényeknek alkalom nyujtatik általános megismertetésre, a közfigyelem fölébresztésére. A mit az egyik iparos, például jobban, szebben vagy olcsóbban állit elő mint a többiek, az a kiállitáson ezerek és ezerek által szemügyrevétetvén s megitéltetvén, elismerésre méltányolásra találhat; a minek eredménye azután rendesen a jobb kelendőség, mely egyébként tán helyet semmikép sem foglalt volna. —

Igy kitünő készitmények- és termelvényeknek könnyebben s biztosabban vívatik ki az elismerés és illő jutalom, mely ép a nagyobb s gyorsabb kelendőségben

mutatkozik. A kiállitáson minden iparos annyit nyom, a mennyit ér; itt mindenik megismerheti saját hibáit, hátramaradását, feladatait; mig az ügyes és előrehaladott iparos önérzete emelkedik, a szorgalmas és erélyes tevékenysége méginkább fokoztatik; mindegyiknek látköre tetemesen megtágul; minden egyes versenytársait becsülni, utánozni tanulja, sőt a mi fő, annak ismeretére is jut, mely irányban, minő módokon terjesztendő vagy fejlesztendő tovább iparüzlete; vajjon a minőség, az ár, az anyagmegválasztás, a technikai termelésmód-e azon momentum, a mely a vetélytársaknak a diadalt megszerezte, őket előnybe helyezte? — A jól rendezett ipartárlat valódi gyülhelye és gyúpontja lévén valamely kör, ország vagy világrész legmesszebb haladt ipari termelőinek és termelvényeinek, rendesen a legujabbat s legsükerültebbet mutatja fel, a mi meg arra szolgál, hogy szakemberek számára „a tudnivaló igazi encyclopädiájává“ válik, s ezer meg ezer irányban buzditó, ösztönző, támogató és kalauzoló emeltyűje és rugója is lészen a haladásnak és tökélyetesedésnek.

Egyik további nagy haszna az ily ipartárlatoknak, hogy igen sok egyébként ügyes és kitünő iparost s gazdát az egyoldaluságtól, félszegségtől megóvja; bizonyos félszeg minták utáni dolgozástól s azok vakbuzgó utánzásától elvonja; főleg pedig azon okból, mivel a törekvés ujat és még nemlétezőt adni, egyik lényeges jellemvonása az ez ügybeni működésnek, arra vezet, hogy a termelvények változatossága egyik főczélként tekintetik; s ez úton mind a fogyasztóknak élvezetébeni bősége, mind a kereskedőknek forgalom-czikkekbeni gazdagsága növesztetik, s az ipar és közlekedés ez irányban is lendületet nyer s élénkebbé válik. —

A mi különösen a fogyasztókat illeti, ezeknek minden ipartárlat által a legegyszerübb s legjobb alkalom nyílik arra, hogy a termelvények egész körét mintaszerü minőségben áttekinthessék; itélet és izlés tekintetében előhaladhassanak; tapintatlan bevasárlástól óvakodhassanak;

egyszóval szükségleteik födözésében okszerűbben járhassanak el. E mellett köztudomásu dolog az, hogy az emberi vágyak és kivánalmak köre azon arányban növekedik, a melyben uj meg uj termelvények és javak előállitatnak; — a minek meg viszont az a következménye szokott lenni, hogy az illetőkben az ez uj javak megszerzését lehetségesitő legnagyobb erőfeszitést, ipart és szorgalmat kifejleszti, és igy tényleg minden ujitás és haladás mint ok és okozmány ismét csak ujitás és haladásra vezérel. — A nemzetek ipari üzlete és ipari működései nem irányulnak egyedül arra, hogy anyagi szükségeink födöztessenek, mert czélzatai és feladatai sokkal nemesbek és fensőbbek, a mennyiben a szellemi, a műveltségi és culturai érdekek előmozditása és biztositása is legtöbbször csak ezeknek az ipari tényezőknek alapján eszközölhető. A technika és forgalom e szerint valódi gyakorlattér szellemi és erkölcsi erőinkre nézve is; s alig fogja valaki kétségbe vonhatni azt, hogy minden uj üzlet s termelésmódnak föltalálása nem csak a fogyasztóra vonatkozólag bir hatással és értékkel, a mennyiben jobb terméket olcsóbb áron tesz megszerezhetővé, hanem annyiban az összeségre és a müveltségi haladásra nézve is, a mennyiben az emberi tevékenység műkörét tágitja, uj keresetforrásoknak megnyilására alkalmakat teremt, s az összes nemzeti szellem- és testerőket uj és gyümölcsöző mozgásba és surlódásba helyezi.

A mi különösen a kereskedőt illeti, erre nézve az ipartárlat a legbecsesb ismeretforrás, a melyből a concrét termékgeographiát meritheti, s igy uj keletpiaczok és bevásárlási gyúpontok ismeretére juthat. Egy nagy stilben foganatositott világipartárlat a legegyszerübb s legbiztosb mód arra, hogy a különböző forgalmi és kereskedési gyúpontok és körök egymással kapcsolatba hozattathassanak, egymás méltányolására tüzetes megismerésére vezettethetnek, s ez által egyszersmind a kölcsönös bizalom s önérzület megszilárdittathatik, a legjótékonyabb s legtermékenyitőbb verseny fölébresztetik, az azelőtt

megosztott vagy elszigetelt kereskedési körök helyesb öszszefüggésbe s egyensúlyba hozatnak, s az egész civilizált emberiség forgalmi és gazdasági tekintetben egy nagy s szorosan összefüggő egészszé alakulásában hathatósan támogattatik.

Ép igy vagyunk a mezőgazdával, a technikussal, a müvészszel, és magával az elmélet emberével, a tudóssal, a kiknek mindegyike a különösen szakába vágó termelvények áttekinthetése, a történt haladási mozzanatoknak egy nagy öszletes képbeni közvetlen szemlélhetése, az uj felfödözések és találmányok minden iránybani értékesitésének tüzetes figyelembevehetése folytán: izlésének, tapasztalatainak, tanulmányainak és törekvéseinek uj meg uj iránybani kifejlesztésére, illetőleg tökélyesbitése és nemesitésére alkalmat talál; uj példányokat és mintákat tanul megismerni; s egész sommájával az élettörvények szabályok és elveknek ismerkedik meg, melyek által az iparélet vagy a tudomány legkülönbözőbb irányokbani továbbfejlesztését és magasabb tökélypolczraemelését eszközölheti.

Ki vonhatná például kétségbe, mily nagy mérvben hat termékenyitőleg és buzditólag ilyszerü látomány, mely a tudománynak ezer meg ezer párvonalt, nem sejtett s most fokozott hatással első pillanatra szembeszökő észleletekre alkalmakat nyujt! Mely oly gazdag anyagot nyujt a tudósnak és a gyakorlatembernek, az iparosnak és technikusnak, mely anyag tapasztalatainak országát mesés mérvben terjeszteni termékenyiteni képes! Nem lel-e itt a műbölcselő ép ugy mint a műveltségtörténész, a nemzetgazda ép ugy mint a természettudós soha vissza nemforduló s soha eléggé meg nem becsülhető alkalmat: tanulmányait bőviteni, nézeteit kiképezni, itéletét élesíteni, hiedelmeit megigazitani, a föld és égallj, erkölcsök és nemzetjellem, törvények és politikai intézmények befolyását a nemzeti ipar és nemesitő foglalkozáságakra felismerni, méltányolni; az emberiségnek egyálta-

lában, s az egyes népeknek különösen szellemi és anyagi culturállapotát, s annak fejlődésmenetét tüzetesen megérteni; a különböző népi müveltségfokokat és stádiumokat maguk sajátszerüségei, jellemvonásai szerint megismerni; a világhisztória nagyszerü processusába mélyebb pillantást vetni; nagyban és kicsiben egyaránt a mechanikai és technikai ügyfolyamok természetét, a kézmü- és gyáripar, nagy- és kisproductió, kölcsönhatását és eredményeit óriási átnézetalapon megbirálni; a szükséges javitás és üzlethaladás föltételeit, eszközeit és irányait tüzetesen fontolóra venni?!

Szólljunk-e végre még különösen a státusférfiuról és törvényhozóról!? a ki az ipartárlaton elébe állitott ezer meg ezer hóditmányaival és haladási mozzanataival a népek anyagi életének ismerkedvén meg, azon meggyőződésre vezettettetik, hogy az ekként nyilatkozó óriási embererők, ész-, és szellemtehetségek illő érvényesülése: az állami erők és rendszabályok több iránybani megujitását, az egyéni, a társalmi és a gazdasági élet több intézményeinek uj alapok és elvekre fektetését követeli; hogy ennyi uj és megváltozott tényezők és elemek magában a státusorganismusban is illő méltánylásra és figyelembevételre tarthatnak igényt; s hogy, mint egyáltalában úgy e téren is, csak azon államok alkotmányai és törvényei fognak igazán czélszerüek és áldásosak lenni, melyek a gyakorlati népélet tüzetes tekintetbevételéből, szükségeinek, erőinek, iránylatainak méltányolásából indulnak ki, s különösen az anyagi érdekeknek is elismerik nyomatékosságát oly mértékben, a mint az azoknak hatása és befolyásánál fogva az összes nemzeti és állami életre, tényleg elismerendő, és korunk minden müveltebb státusában az egésznek javára és boldogságára folytonosan szem előtt tartandó.

A nemzetközi ipartárlatok tehát, mint legujabban a hires franczia státusgazda és államférfiu Michel

Chevalier igen találóan megjegyzé: a legegyszerübb s legbiztosb közeget képezik, a különböző népek, égtájak, és országok productió-erejét, anyagi és politikai hatalomállását, müveltségpolczát, és polgárosultsági fokát megitélni; korunk anyagi és culturai fensőbbségét minden eddigi századok és világkorok felett felfogni; a nagy forgalmi és ipari világ-egész nagybani mozgását, összefüggését fölismerni.

De még mindezekkel sincs kimerítve az ipartárlatok óriási hordereje és jelentősége. Félreismerhetlen mindenek felett ugyanis azon jelenség, hogy a világtárlatok szoros összefüggésben fejlődvén ki a szabad ipar s szabad forgalom utáni törekvésekkel, és az ezeket nagyszerü mértékben támogató s már is mesés terjedelmü közlekedési és szállitási eszközökkel: tényleg egy lényeges momentumát és emeltyüjét képezik azon nagy világgazdászati processusnak, mely ép korunkban, szemeink előtt folyván le, oda czéloz: hogy az emberiségből egy legalább ipari és kereskedelmi tekintetben nagy, összetartó egészet képezzen, s a polgárosult nemzetek egyetemes körét, egy közös érdekek törekvések és feladványok alapján alakulandó óriási háztartásba összefoglalja. — Egy további soha nem eléggé méltánylott előnyét és fényoldalát a világtárlatoknak a személyes érintkezések lehetségesitése és könnyitése, meg az ebből folyó megmérhetetlen szellemi és anyagi hasznok megvalósitásában kell keresnünk. E tekintetben az iparkiállitás hason jellemmel és feladattal bir, mint a tudósokra nézve a szinte legujabb időben szokásossá vált tudományos gyülödelmek; melyekhez még annyiban is igen hasonlitanak, mennyiben az igazi gyümölcsök, a valódi hatás és az eredmény nem közvetlenül s mintegy kézzelfoghatólag lépnek szemeink elé, hanem csak az idők folyamában, midőn a vett s adott benyomások, az elvetett magok, a tapasztalások és észleletek, mintegy megérve, tényleges alakot öltve és a fejlődési ügyfolyamon keresztül menve, külső

tényekké váltak, s az élet ezer meg ezer alaku viszonyaira termékenyitőleg és teremtőleg kihatni megkezdtek.

Végre igenis találóan utalt egy kitünő nemzetgazdászati iró legujabban arra, hogy a világipartárlatok korunk müvelődési mozgalmaiban a század egyik specifikus ünnepformáját képezik, tanubizonyságaul annak, hogy ép korunk volt az, mely az anyagi munkát, mint egyik alapját és közegét a haladó emberinem szellemi és moralis emelkedésének is becsülni és méltányolni kezdette, s hogy az ipar jelenleg már teljesen elismert joggal foglalja el helyét azon tényezők sorában, a melyek nemünk szellemi és anyagi jólléte és boldogsága alapföltételeit képezik. — Lehetlen végre szem elől téveszteni azt, hogy egy időről időre foganatositott s a nemzet szemei elébe állitott ipartárlatnak hatása a népre nézve ép oly képző és fejlesztő mint fölemelő eredményeket szül; az idők folytában tett hóditmányok és haladások leghübb kifejezése és nyilatkozata; s hogy misem képes határozottabban és oly meggyőzőleg azon megismerést költeni az iparos és termelő osztályokban, hogy az üzlet és a technikai productió napjainkban mindinkábbi figyelembevételére az elméleti és tudományi vivmányoknak utaltatik; s hogy a puszta routine és a praxis ez irányban is már elégtelen s meg nem felelő. — Az ipartárlatok egyik tagadhatlan fényoldala még az: hogy szorgalom, munkásság, becsületesség és értelmiség e téren is mindég diadalmas marad; hogy az ipar és az üzletvilág magát mint egy nagy összetartozó egész kezdi érezni; s hogy ez ipartárlatok által magára az államhatalomra is jótékony s maradandó erkölcsi befolyás gyakoroltatik, a mennyiben az erőérzület és nemes öntudalom fokoztatik, az értelmi és szakbeli továbbképződés ezer meg ezer kútfői megnyilnak, s nép és kormány önerőinek és képességeinek tüzetesb megitélhetése és méltánylatára alkalmas eszközök birtokába helyeztetik.

Valóban igaza vagyon a szellemdús német nemzetgazdának és állambölcselőnek Schäfflenek, midőn azt mondja: „Die Ausstellungen sind ein machtvolles Werkzeug der Beförderung, und Verallgemeinerung des technischen und ökonomischen Fortschritts, und der geistigen Verknüpfung der Völker, dabei aber auch eine spezifische Festesform eines Zeitalters, welches die materielle Arbeit als Mittel des sittlichpolitischen Zweckes geadelt hat, und welches die Lösung der ökonomischen Menschenaufgabe immer mehr in einem wirthschaftlichen Gesammtorganismus anstrebt; - - meg az első világipartárlat nagylelkü rendezőjének Albert herczegnek, midőn az 1851-ki nemzetközi kiállitás megnyitásakor e szellemdús nyilatkozatot tevé: „The products of all quarters of the globe are placed at our disposal. Man is approaching a more complete fulfilment of that great and sacred mission, which he has to perform in this world. His reason being created after the image of God! he has to use it to discover the laws by which the Almighty making these laws his standard of action, to conquer nature to his use, — himself a divine instrument! — I confidently hope, that the first impression which the view of this vast collection will produce upon the spectator, will be that of deep thankfulness to the Almighty for the blessings which he has bestowed upon us already here below, ond the second, the conviction, that they can only be realized in proportion to the help which we are prepared to render each other, theref ore, by peace, love, and ready assistance, not only between individuals, but between the nations of the Earth!"

Nem kell egyébiránt azt hinnünk mintha az ipartárlatoknak ennyi előnyeik és fényoldalaik mellett bizonyos hátrányaik és arnyékoldalaik is nem volnának. — Vessünk tehát ezekre is egy futólagos pillantást, hogy hamis következtetések vagy félszeg felfogásra ne jussunk. Mindenekelőtt kétségbevonhatatlan ugyanis az, hogy az ipartárlatok némelykor a nemzeti

hiuságnak és feltünésvágynak még nagyobb mértékbeni fokozására szolgálnak, s különösen sok egyébként productiv módon alkalmazhatott erő vagy tényező tévutra jut, vagy gyümölcstelen módon használtatik fel. Az ipartárlatokon az ipar rendesen ünnepies köntösben, külsőségekre legfőbb nyomatékot helyző formában jelentkezik, a mely által sokszor a belső tartalom és soliditás veszendőbe megy vagy legalább illő méltányolásra nem talál. — Az ipartárlatok ellen nem egészen alaptalanul azon vád is emeltetett, hogy a nemzeti productio és iparélet kimeritő s teljes képét mégsem nyujtják, s igy a veszély nem csekély, hogy sok termelési ágak, a melyek tán az ország legnagyobb figyelmét, a kormány támogatását, s általános becsültetést érdemelnek, nem eléggé méltányoltatnak, s más kevesbbé fontos és szükséges termelési szakok mellett háttérbe szoritatnak vagy végkép elnyomatnak. — Az ipartárlatok egyik árnyoldala az, hogy jelentékenyebb ujdonságok, melyek titokbantartás által még jó ideig nyereséget szereznek, a kiállitási asztalra nem jutnak; ellenben sok díbdáb kicsinység, luxusjószág, ritkaság, szépen kipiperézve és feldiszítve nyegle önhiszékenységgel ott kitároltatik, és igy az ipari érdekek nagy kárára az iparélet vasárnapi physiognomiájában tüntetik fel, üres decorativ jellemet ölt, a helyett hogy hétköznapi de gyakorlati s valódi szinében és alakjában állitatnék a nagy közönség elé stb.

Mindezen vádak illetőleg árnyoldalok kétségbe alig vonhatók. De csak is bizonyos pontig, mert azon túl igaztalanokká válnánk, ha egy ily nagyszerü tüneménye felett századunknak, könnyedén pálczát törnénk. Az árnyoldalok megvannak, az igaz, de tagadhatatlan az is, hogy ez árnyoldalok nagy része nem szükséges és lényeges eleme az ipartárlatoknak, s hogy czélszerü kivitel és rendezésnél jobbára mellőzhetők és elistávolithatók. E mellett az előnyök és fényoldalok oly nagyok, oly határzók, hogy amazok számba sem vehe-

tők, s az előnyök által minden hátrány és árnyoldal százszorosan, ezerszeresen fölméretik. Tekintetbe kell venni végre ez irányban azt, hogy az ipartárlatoknak mindekkoráig csak mintegy bölcsőkorában élünk, a hól tapasztalatainknak és ügyismeretünknek köre még felette szük és korlátolt, s hogy mint mindenben úgy e tárgyban is még folytonos haladás és javitásnak kell elébe törekednünk, ha a nagy és termékeny eszmét czéljához illően mindég tökélyetesb és tökélyetesb alakban megvalósitani, életbe léptetni akarjuk.

Kitetszik mindezekből az, hogy az ipartárlatoknak s különösen a világipartárlatoknak, mint a forgalmi és üzleti világ egyesitése tökélyesbitése egyik főtényezőjének, a népek és országok békés közlekedését s anyagi s szellemi érintkezését hathatósan előmozditó intézménynek, az ipari közhaladás és gazdászati világmüvelődés óriási horderejü rugóinak: fontossága és jelentősége napjainkban már kétségbevonhatlan, s oly jelenség melynek áldásos eredményeit és hatását már eddig is félreismerni lehetlen. Bármily irányban fejlődjenek is az államok politikai és nemzetközi viszonyai, a világtárlatok ezentúl a polgárosult emberiség valódi béke- és szövetségi ünnepei lesznek mindenkor; s ha van valami, a mi a hisztória legborzasztóbb culturromboló tüneményét: a háborúkat s azok vészteljes csapásait elhárithatja, a népek anyagi és értelmi előhaladását és tökélyesbedését előmozdithatja, s a kölcsönös becsülés méltányosság igazságosság eszméjének és elvének az internationál viszonyokban elismertetést és érvényt szerezhet: az bizonyára sok irányban a világtárlat-ügy is leend, melynél szerencsésebb, nemesitőbb hatásu, és igazán szellemileg és politikailag, civilisálóbb intézményt, századunk gazdászati és anyagi culturmozgalma eddig elő nem hozott.

Nem lészen mindezek után már most nehéz az ipartárlatoknak s különösen a világkiállitásoknak fontosságát és jelentőségét ránk Magyarokra nézve is tüzetesen

kimutatni. — A kor melyben élünk, s melynek gyermekei vagyunk, a haladás, azujitás, az előretörekvés kora; s valamint egyeseknek, ha az egészben magukat fentartani s érvényesiteni akarják, úgy egész népeknek és nemzeteknek is, ha lételöket biztositani, becsülettel fennállani, s ön szellemi és anyagi jóllétök alapjait megvetni akarják: mulhatlan kötelme és hivatása oda irányul, a viszonyok szinvonalára emelkedni, — az észszerü javitás, és haladás eszméinek és céljainak figyelembevétele által, munka, ipar, szorgalom s ernyedetlen erőfeszitéssel önkimüvelésökről és kiképzésökről gondoskodni. Nekünk Magyaroknak pedig kitünőleg kettős feladatunk van ez irányban. Egy felől ugyanis pótolni és helyreütni azt, a mit századok óta elmulasztottunk vagy kedvezőtlen viszonyok, s nem tőlünk függött körülmények közepette elmulasztani kényszerültünk; — másfelől megtenni és felhasználni mindent, a mi bennünket, mint fiatal életerővel ellátott, a természettől gazdag adományokkal halmozott, s kitűnő tehetségekkel földiszitett nemzetet: valódi müveltségi néppé váltóztathat, vagyis az ujkori népek körében fajunknak azon helyt biztosithatja, a melyre fényes hisztóriai múltunk, geographiai világhelyzetünk, jeles államalkotmányi szerkezetünk, s romlatlan nemzeti jellemünk és erkölcseinknél fogva, teljesen jogosult igényünk vagyon. Ezt azonban csak úgy és akkor érhetjük el, ha hazánk anyagi és közgazdászati felvirágoztatása minden rugóit és föltételeit kifejtjük; a nálunk oly soká elég sajnosan parlagon hevert ipari és üzleti tért egész erővel és kitartással müvelni kezdjük; a hazai földben és nemzetünk geniusában rejlő valamennyi anyagi szellemi és erkölcsi tehetségeket, erőket, kincseket törhetlen fáradság és munkásság által hasznositani, tökélyesbiteni, a tudomány és technika nagy vivmányait javunkra fordítani sietünk, tisztelt erős kormánynyal vállvetve minden nagy és nemes ügy biztosításában közremüködünk, törvényhozásunkat és törvénykezé-

sünket a nagy müveltségi államokéval nagyobb öszhanyzásba hozni iparkodunk, és mindazon kinálkozó alkalmakat, a melyeket a nálunk hasonlithatlanul magasb ipari és müveltségi polczon álló népek, tapasztalásaink és ismereteink terjesztésére és bővitésére nézve, nyujtanak, erélylyel és öntudatosan felhasználjuk, előnyünk és önépülésünk előmozditására megragadjuk.

Egy ily fényesen kinálkozó alkalom nyujtaték nekünk, tanulásra okulásra utalt magyaroknak, a legközelebbi londoni világipartárlaton is. Fényes alkalom reánk nézve részint azért, hogy megmutathattuk a minket mindekkoráig fájdalom! nagyon is kevéssé ismerő és méltányló külföldnek, hogy mi sem állunk már az ipari civilisatio legalsó fokán, s hogy Magyarország is már napról napra inkább emelkedik oly müveltségi polczra, a hol a büszke europai cultur-népekkel egyenjogúbb helyzetet foglaland el; részint azért, hogy megtanuljuk jobban ez irányban is ismerni önmagunkat, megtanuljunk más magasfejlettségü nemzetekkel szemközt lemondani önámitó hiuságunk, fennhéjázó negédségünkről, mely egyfelől nemritkán igaztalanokká tesz bennünket mások iránt, másfelől megvakit, s visszatartóztat bennünket azon óriási szellemvivmányok illő méltányolása s elismerésétől, mely minden haladásunknak és előmenetelünknek első föltétele.

A londoni világipartárlat ránk nézve ép ugy mint minden fiatal s fejledező népre nézve, még mindekkoráig túlnyomólag tanulmány- s tapasztalati forrás és gyakorlatkör volt, a melyen az illő készültséggel és ihletséggel eljárt szakember, iparos, és gazda, gépész és technikus, kereskedő és tudós: ismereteinek országát óriási mértékben gazdagitani, a nyugati culturállamokat bámulatos haladásukban és ipari nagyságukban méltányolni, ezer meg ezer észleleteket tenni, termékenyitő benyomásokat venni, összeköttetéseket és viszonylatokat megalapitani, az uj eszmék és irányok egész világával megbarátkozni: alkalmat talált. A mi szerepünk egyelő-

re tehát inkább negativ azaz szenvedőleges, mig a nagy vezérnépeké positiv vagyis tétleges és alkotó; a mennyiben mi inkább a tanulás, a vizsgálódás, a gyűjtés és szemléletre, amazok pedig a tanitás, az oktatás, a kalauzolásra hivatvák. Mindez azonban korántsem ok arra, hogy elcsüggedjünk vagy tétlenségben onnan elforduljunk. Mint az egyeseknek ugy egész nemzeteknek is megvan tanulási, iskolázási kora; ezen mindegyike az ott fénylett népeknek is keresztülment, mig mai nagyságpolczára emelkedhetett; — hogy pedig mi is egykor e polczra feljuthassunk, s tanitványokból tanitókká, iskolás népből mesterméppé váljunk: az igen nagy részben attól függ, mily mértékben leszünk készek és képesek a tanulás időszakát erélyesen felhasználni; a többi előttünk haladó népek vivmányait magunkévá tenni; a bennünk rejlő erőket és képességeket minden oldalúlag kifejleszteni és értékesiteni; meg azon termékenyitő eszméket igazán gyümölcsözőleg magunkban megérlelni, a melyeket a szemügyrevett népek figyelmes tanulmányozása és méltányolása mibennünk támasztott. *)

*) Jelentésttevő erről már Érkövy: „Gazdasági Füzetek“ cz. vállalatának 2-ik füzetében érkezett. Sok idevágó szellemdús megjegyzés található egyébiránt még M. Chevalier „L'industrie moderne“ cz. legújabban megjelent s Csengery: „Budapesti Szemléjében“ (17-ik kötet) is közlött dolgozatában.

II.

Az 1862-ik londoni Világtárlat különösen.

A.)

Általában.

Midőn jelentésttevő az 1862-ki nemzetközi ipartárlat ismertetésébe ereszkedik, szükségtelennek tartja különösen kiemelni azt, hogy ez ismertetés: kimeritő, vagyis a londoni óriás-kiállitási épületben mesés tömegekben felhalmozott iparkészitmények, műremekek, nyers- és átalakitási anyagok, gépek és készülékek minden irányban teljes rajzát vagy átnézetét nyujtó: nem akar lenni, s nem is lehet, mert ilynemü munkálat csak számos szakembernek, s a tárlat tanulmányozásával hónapokig foglalkozott többrendbeli iparos, müvész, tudós stb.nek közremunkálása alapján lenne foganatosítható; úgy hogy valóban igazolt egy jeles kiállitási tagnak tett e nyilatkozata: the task of describing the Exhibition seems to grow under the hand of the labourer. In exact proportion as his own acquaintance whith it increases, the sense of his inexhaustibility also deepens upon him. The exhibition will never be described. In its fulness, in its magnificent variety, and abundance, it is removed from the category of ordinary shows, which may be lightly glanced at and as easely portrayed. No man, howerer great and varied may be his acquirements,

can be adequate to such a task as that stb; - - a miért is alólirottnak feladata lényegileg oda irányulhat csak: a világtárlat kiállitmányainak legjelentékenyebb, életet és tudományt kiválólag érdeklő momentumait átnézetszerüleg feltüntetni, jelesen tehát a legfigyelemre méltóbb, s a kor és iparhaladás legjellemzőbb műremekeit és tanupéldáit valamint a reánk s hazai iparunkra nézve érdekkel biró termékeket és tárgyakat sommás egybefoglalatban, méltányolni.

*
* *

Ha van földünk kerekségén város, mely egy nagy stilben rendezendő nemzetközi ipar- és műtárlatnak a legalkalmasb szin- és gyűlhelyűl szolgálhat, az bizonyára Anglia óriási fővárosa, az emberiség egyetemes ipari-kereskedési mozgalmának fő- és középpontja, a világ legtávolabb népei és országai üzletforgalmának összeköttetési ütere, az europai, ásiai és amerikai pénzüzlet, hitel, bank- és iparéletnek tulajdonképeni metropolja: London! London, mely mindezeken kül szerencsés geographiai fekvése, a két művelt világrésznek ugyszóllván központjábani helyzete, tengerreli kapcsolata, mesés terjedelmü hajózati és közlekedés-közegi érintkezései, meg a legelevenebb politikai sürgelmet kebelébenzáró országos jelleme s szerkezeténél fogva, valóban hivatva látszik lenni azon nagyszerü feladat megoldására, a mely feladatot most már kétszer, s mindkét izben oly bámulatos mérvben, és oly fényes eredménynyel tűzte magának elébe.

Az elsőt vagyis az 1851-ik évi londoni világtárlatot illetőleg kétséget nem szenved jelesül az, hogy az emlitett esztendő az europai és amerikai iparfejlődés történetében örökké mint korszakat alkotó fog tekintethetni, s hogy alig van napjaink nagyszerü s gazdagváltozatosságu culturmozgalmi tüneményei közt csak egy is, a mely nagyobb joggal az ó és uj közgaz-

daság és iparélet valódi válpontjának volna nevezhető. — De a mi különösen döntő nyomatéku vala ez első világkiállitásból levont eredményeknek tekintetében, az, azon tényben öszpontosul, hogy daczára Frankhon szerencsés versenyzésének (sőt kétségbe nem vonható fensőbbségének finomabb izlési és fényüzelmi tárgyakra nézve), Belgiom, Németország, s több más nemzet bámulatos iparfejlettségének egyes irányokban és munka ágakban: nagyban és egészben tekintve, a kor iparculturájának élén mégis Anglia jelentkezett, és pedig nem csak productiójának általános jelessége, tökélye, hanem kitünőleg mesés-mérvü tömegszerüségénél s az innen természetszerüleg folyományozó olcsósága és jutányosságánál fogva is. — Nem lehet ezek szerint kétségbevonni e hatalmas álladalom azon jogát sem, mely szerint az ipar s világproductio ezen terén, az az a világkiállitások szervezése körül is, a példaadás, az ébresztés, és kezdeményezés szerepét vindikálja magának!

Ez öntudalomban és hivatottsági érzetben fogott 11 évi haladás és küzdelmek után a mult évben is a britt nemzet a második londoni illetőleg a harmadik világ-ipartárlat szervezéséhez; tizenegyévi időszak lefolyása után, a mely technikai és mechanikai, tudományi és müvészeti hóditmányok s haladási mozzanatokban ugyan gazdagnak, de a világipar üzleti fejlődésének tekintetében nem ép a legkedvezőbbnek nevezhető, jelesül, a mennyiben ez időköz véres hadjáratok, nehéz hitel- és forgalom-krizisek, politikai rázkódtatások, járványok, s rosztermésü évek lankasztó befolyását érezteté a gazdászati s ipari üzletvilággal. — Mindez azonban a vállalkozó szellemü s merész kezdeményezési jellemmel biró britteket az óriási vállalat ujólagos, s még az 1851. kinél is sokkal nagyobb mérvbeni kivitelétöl visszariasztani nem birta, s nemzet és kormány, tudomány és technika vállvetve s szilárd akarattal müködött közre, hogy a nagy eszmét minél előbb

s minél teljesb mértékben testté változtassa, Anglia krétaszigetét ujolag a világ valamennyi műremekei s kincsei gyűhelyévé, az ezerekre és ezrekre menő szakemberek, tudósok, iparosok, elláthatlan vándor-csoportjainak iránypontjává, a modern industrialismusnak lelkesültséggel és buzgó tud- és ismevágygyal milliók meg milliók által látogatott mekkájává alakítsa.

A vállalathoz megkivántatott közegek és pénzerők rövid idő alatt aláirási uton födöztetvén, a munkálatok azonnal megkezdettek, s daczára azon egész Angliát mélyen sujtó gyász-eseménynek, mely a vállalat mozgató szellemének s fejedelmi védnökének Albert herczegnek halála által következett be, — oly sükerrel folytatattak, hogy az óriási kiállitási épület, mely közel 1 millió négyszöglábnyi térséget foglalt el (belső elrendezés, czélszerüség, és szépség tekintetében azonban az 1851-ki krystálpalotával, mely most Sydenhamban egy állandó világipartárlatot foglal magában, távolról sem vetekedhetik) Bromptonban, a hires Hydepark tőszomszédságában, Fowke kapitány tervezete alapján (Kelk, Lucas testvérek, meg Crace vállalkozók által) April hóban bevégeztetett, az azalatt a földkerekség minden vidékeiről és országaiból, bámulatos tömegekben bejelentett s megérkezett kiállitmányok befogadására alkalmatossá tétetett, s Május 1-én 1862. egész ünnepélylyel a nagy közönség számára megis nyittatott.

Ez előzmények után áttérhetek a kiállitmányok felsorolására, és jelesül, mindenekelőtt azoknak a rendező bizottság általi osztályzatára. Valamint az 1851-ki londoni és az 1855-ki párisi kiállitáson ugy a jelenlegin is, a kiállitandó tárgyak könnyebb átnézhetése és rendezhetése tekintetéből: bizonyos osztályzat, vagyis a begyült termelvények, iparművek, s készitmények természetének meg tulajdonságainak megfelelő s a tudomány meg technika elveiből kiinduló rendsorozat fogadtatott el. Megtartatván ugyanis

lényegileg az 1851-ki évben még Albert herczegtől felállitott osztályzat (eltérőleg az 1855-ki párisi kiállitási osztályzástól, hol 8 fő-szak vétetett alapul), a kiállitandó tárgyak mindenekelőtt négy fő sectióra vagy osztályra, azután pedig minden egyes sectio több alsectiók, vagy szakaszokra osztatott; jelesül az Első főosztályba: a Nyers-termények; a Másodikba: a Gépek; a Harmadikba: a Müipari készitmények; a Negyedikbe pedig a Művészeti remekek helyeztetvén.

Tekintve ezen főosztályokat különösen, mindegyikébe a körébe eső hasontermészetü jószágok a következőkép valának be-illesztve.

A.) Az első főosztályban négy alosztály létezett, és ugyan

a.) az első osztályban: a bányászati, a metallurgiai, és ásványtermékek;

b.) a második osztályban: vegyészeti anyagok és termelvények, meg gyógyszerészi tárgyak;

c.) a harmadikban táplálatszerek és tápanyagok, ide értetődvén a különböző bor-nemek, és dohányfajok;

d.) a negyedikben végül a müiparban feldolgazandó állati és növény-országi ősanyagok, nyerstermékek.

B.) A második főosztályban vagyis a Gépeket tartalmazóban, következő **13** alosztálylyal találkozunk:

a.) az elsőben, vagyis az egész sorozatban: 5-ikben: vaspályai mozdonygépek, — kocsik, és készülékekkel;

b.) a másodikban (illetőleg 6-ikban) egyébb iparmüivekkel;

c.) a harmadikban (illetőleg 7-ikben) müipari gépek és munkaszerekkel;

d.) a negyedikben (illetőleg 8-ikban) a gépekkel egyáltalában;

e.) az ötödikben (illetőleg 9-ikben) mezőgazdasági gépekkel és eszközökkel;

f.) a hatodikban (illetőleg 10-ikben) polgári mérnökség s épitészeti készületek és találmányokkal;

g.) a hetedikben (illetőleg 11-ikben) katonai mérnökségi s felfegyverzési tárgyakkal, s fegyverekkel;

h.) a nyolczadikban (illetőleg 12-ikben) hajóépitészeti s hajózati eszközökkel;

i.) a kilenczedikben (illetőleg 13-ikban) philosophiai készülékek, s azok használatán alapuló ügyfolyamok eredményeit feltüntető tárgyakkal;

k.) a tizedik (illetőleg 14-ikben) fényképészeti eszközök, és fényképekkel;

l.) a tizenegyedik (illetőleg 15-ikben) órákkal s óra-müeszközökkel;

m.) a tizenkettedikben (illetőleg 16-ikban) zeneszerekkel; végül

n.) a tizenharmadikban (illetőleg 17-ikben) sebészműtői eszközökkel és azok alkalmazását mutató tárgyakkal.

C.) A harmadik főosztály, mely a müipari készitményekből áll, legtöbb alosztályt, vagyis 19-et számitott, jelesül az általános sorozatban a 18—36-ik terjedőket. És ugyan

a.) Pamutkészitményeket;

b.) Len és kender;

c.) Selyem és bársony-;

d.) Gyapju készitményeket:

e.) Szőnyegeket;

f.) Takács- és szövetmunkákat, festett s nyomtatott iparczikkeket;

g.) Kárpitokat, csipkéket, rojtokat;

h.) Prém, toll, s szőrmunkákat;

i.) Bőrgyártmányokat;

k.) Öltözékeket;
l.) Papir, könyvkötési, és nyomtatványi müveket;
m) Növelési s oktatási szereket;
n.) Házi eszközöket, papirszőnyegeket;
o.) Vasból készült müveket;
p.) Kés- és aczél készitményeket;
q.) Nemes érczmüveket, ékszereket;
r.) Üveggyártmányokat;
s.) Kőedényeket;
t.) Egyébb eddig előnemfordult müipari czikkeket.

Ez eddig emlitett három főosztály képezte a tulajdonképeni ipari részt (industrial department) a kiállitásban, — ellentétben a művészetivel (Fine-Arts-department), a mely négy osztályra szakadt: t. i. a festészetire, a szobrászatira, müépitészeti, meg rézmetszvényire; együttvéve pedig az egész tárlatnak, mint már emlittetett, negyedik sectiójaként jelenkezett.

A mi a kiállitási tért, s ennek a különböző népek és országok szerinti megoszlását illeti: az egész helyszin két főrészre osztatott, a melynek egyikét az angolok és gyarmataik foglalták el, a másik pedig az idegeneknek adatott rendelkezésére. A berendezés magukra az egyes népek és országokra bizatott, a melyek azután e tekintetben izlésük és szükségeik szerint jártak el; az eredményre nézve annyi kétségtelen lévén, hogy mint 1851 és 1855-ben úgy most is a Francziák voltak azok, a kik kiállitási terüknek izletes elrendezése, gazdag pompávali feldiszitése, és tetszetőssé-tétele tekintetében valamennyi népek közt első helyen állottak, utánok pedig azonnal Ausztria, mint a mely a berendezést kiválólag ügyes kezekre, szakavatott s nemes izlésü egyéniségekre bizta, következett, illetőleg vivott ki magának általános elismertetést.

A kiállitó nemzeteket és a kiállitóknak szám arányát illetőleg, erre vonatkozólag a legujabb világipartárlat a következő viszonyokat tanusitja. A kiállitáson majdnem valamennyi (csak némileg is) polgárosult ország kisebb nagyobb számú kiállitmányokkal jelent meg, úgy annyira hogy a kiállitók száma daczára annak hogy 3000-nél több (részint technikai okok részint helyszüke miatt) visszautasíttatott, 23600-ra rugott, tehát többre mint az első londoni s a newyorki vagy a párisi kiállitáson. E nagyszámu kiállitók közt Anglia maga 5000, s Anglia gyarmatai 2000-el, tehát a britt birodalom maga közel egy harmaddal vala képviselve, mig a többi álladalmak közől: Frankhon 3600, a német vámszövetség 3136, Italia 2070, Ausztria 1500, Belgiom 863, Spanyolország 1133, Portugallia 1129, Oroszország 659, Hollandia 387, Schweitz 608, Svédhon- és Norvégia 827, Dánia 299, Brazilia 230, Peru 38, China 25. stb. kiállitó által képviseltetett, — eltekintve attól, hogy több álladalmak (mint például az Éjszakamerikai unio) belmozgalmaik miatt, mások a rendküli nagy távolságnál fogva, ismét mások biztos közlekedési eszközök hiánya miatt, nem jelenhettek meg oly számaránynyal a mint az tőlök egyébként kitelhetett volna.

Tekintve azonban különösen a minket közvetlenül érdeklő Ausztriai birodalmat és ebben hazánkat Magyarországot, azt találjuk, hogy a fentérintett 1500 kiállitót magában foglaló számhoz az alsó ausztriai illetőleg bécsi iparkamra-kerület maga 495, a prágai 126, a reichenbergi 130, a linczi 62, a triesti 36, a brünni 59, a grátzi 38, az innsbrucki 23, a zágrábi 9, az eszéki 3, a pesti magyar országos bizottság pedig (eltekintve egyik jeles hazánkfiának gyűjteményes kiállításától) 199-el járult, a mely utóbbi számból tekintve a három ipari főosztályt: az elsőre vagyis a nyers-

terményekére 122, a második ra, vagyis a gépekére 24, a harmadikra, vagyis a műiparkészitményekére pedig 53, esett; s igy hazánknak tulnyomólag agricol-állami jelleme ez irányban is kétségbevonhatlanul kiderült. *)

B.)

Különösen technikai és közgazdasági tekintetben.

Első Föosztály: Nyerstermények.

Az ősanyagok vagy nyerstermények azon tekintetből helyeztettek az első főosztályba, mivel az egyetemes ipar és productió természetes alapját képezvén, a technikai termelés ügyfolyamában az első és főfő szerepet viselik. Különös fontossággal birt a kiállitáson ezen osztály a szakemberre nézve azért, mivel az utóbb lefolyt két évtized tudományi hóditmányainak, a műtani processus bámulatos mérvbeni tökélyesbedésének, az emberi ész értelem és tőkeerő magas fejlettségfokának, a természettudományok terjedése s átalánosulásának meg befolyásának: seholsem talált hangosabban szólló bizonyságaira és tanujeleire, mint ép ezen osztály egyik másik szakaszában. De kétszeres jelentőségü vala a nyerstermények szakasza az ausztriai, s jelesül magyar közgazdasági érdekek szempontjából, a mennyiben a birodalom épugy mint hazánk különösen itt vivta ki legfényesb diadalait, ebben az osztályban volt termelő erőinek egész súlyjával képviselve, s itt birta megmutatni a minket mindekkoráig fájdalom fél-

---

*) Együtt és összesen véve a Magyar korona valamennyi tartományaiból való kiállitók száma kerülbelül 400-ra emelkedett. Elég örvendetes arány, ha az 1851-ki londoni kiállítást (hol a számnak alig egy huszada volt kimutatva) meg fenforgó viszonyainkat vesszük tekintetbe.

vállal lenéző cúlturnépeknek azt, hogy ipari s nemzetgazdasági tekintetben is van térkör, a melyben a monarchia és különösen Magyarország bármely egyébb országgal a versenyt dicséretesen kiállani képes.

A mi az őstermény ekfőosztályában álló egyes alosztályokat illeti, ezek közől

I.) a legelső helyen a bánya-termékek és ásványokkal találkozunk. Ezen osztályban a legkitünőbb helyet Anglia, Belgiom, Ausztria és Poroszország foglalta el, mig Svédhon, Frankhon, Oroszország, Italia a második, a többi álladalmak pedig a harmadik sorban jelentkeżtek. — A kiállitmányok között, melyek a tudós és a technikus figyelmét leginkább magukra vonták, kiválólag a következők érdemelmek emlitést:

a.) Angliának gyönyörű palakövei, melyek a gépek használata folytán igen tökélyetes módon fejtetnek, s dolgoztatnak ki; Cornwalli gránitja, derbyshirei márványa, óriási vashámorainak termelvényei, jeles aczélja, meg ez anyagokbóli változatos készitményei, (p. o. a pánczelos hajókra való s 10—12 c. m. széles lemezek, a kolossál harangok stb.) 80 millio tonnára (vagyis 16—17 száz millió mázsányira) menő évi kőszén-termelvényének jeles minőségü minta gyűjteményei, scótiai s walesi ugyn. channel-coalja, kovatsa, kigylája kitünő példányai, a Bell testvérektől kiállitott aluminium, a Davy által feltalált s most már felette olcsó: natrium, továbbá ólom, jeles réz, meg drágakövei; eltekintve a többrendbeli kitünő geologiai térképek, készülékek, bányákban alkalmazott gépek és munkaszerektől, a melyek általában Brittanniának e téreni nagyságát és páratlan tökélyre vitt termelési eljárását hirdetik. *)

---

*) A britt gyarmattartományok közöl ez osztály tekintetében Victoria tüntette ki magát, mely ugyanis egy 46 lábnyi magasságú meg-

b.) Szerencsés vetélytársa Angliának a kis mintakirályság Belgiom, melynek bányatermelvényei közt a vas meg kőszén jeles minősége és ügyes előállittatásánál fogva tündöklik, mig ásvány-gazdagsága mintegy 1200 kő- és érczneműből példa-darabok által vala kifejezve, nagy tömegü faszénjéből valamint hydratizált vas-oxidjéből, a Vieille-Montagneféle cinkből s egyébb bányatermékeiből pedig különösen Armand, Delloye, Perard, a Bleybergi társulat, stb. állitott ki jeles mintányokat. —

c.) Kitünő állást foglalt el ásványai s különösen kőszén vas és aczél-termelvényeivel Poroszország. Különösen a rajnai Poroszország meg Westphalia volt ugyanis az, a melynek egyesült bányamüvelői (Dr. Wedding és von Dechen vezénylete mellett) az ásványok és érczek valóban figyelemreméltó tanupéldáit rakták ki, s vonták magukra a szakértők figyelmét. A számos termelők és kiállítók közt leginkább Krupp Frigyes, a hires Esseni gyárnak tulajdonosa tünt ki, mint a kinek öntött aczél-készitményei, s bámulatos mérvű gépei, jelesen pedig 400 mázsás aczél-rúdja valóban bámulatra méltók. Eltekintve attól, hogy a Frankhonban és Angliában tett termelés-technikai haladás, p. o. a hires Bessemerféle javitások is nagyobbrészt már foganatba vannak véve ezen tekintélyes gyárnok műhelyeiben.

d.) Ausztriát illetőleg, ez daczára a nagy távolság és a szállitás ezernyi akadályainak, közvetlenül mint Anglia, Belgiom és Poroszország vetélytársa lépett fel a világtárlaton ásvány- és bányaterméki tekintetben. Kiállitmányai között, melyekből csak a legkiválóbbak s nagyrészt érdemjellel is kitüntetettek érinthetők meg, mindenekfelett a következők vonták

---

aranyozott faalkotvány vagy pyramison azon mesés tömegü aranyértéket iparkodott kimutatni, mely 1851—1861 onnan Europába szállitatott, s körülbelül 1040 millió forintnyi sommát képez 17—18 ezer mázsányi súlylyal.

magukra a figyelmet: a Halleini, Maros-Újvári, Mármaros-Szigethi, és Wielitzkai só-telepek és műhelyek kiváló jelességü termelvényei; a (Tiroli) Jenbachi vashámorigazgatóság által kiállitott finomitott aczél és aczélsinek; a (Csehországi) Joachimsthali kir. bányahivatal uran-oxyd — és vanadin savanyos natronja; a Graschitzi rézbányák meg a karinthiai ólom jeles példánytárgyai; a Leobeni iparkamara gyönyörü bánya- vas- és aczéltermelvényeinek gyüjteménye, Mayr Ferencz (Steyermarkból) öntött-aczél, pléh, vas és kőszén productumai, a Gróf Merán féle gyár vas- és aczélkészítményei, a prágai vasipartársulat nyers- s öntött vastermékei, kőszene, s mészköve, a Selmetzi bányász- s erdészigazgatóság ásvány- s bányaérczei, Herczeg Schwartzenberg hasonnemü kiállitmányai, a szab. államvasuttársaság ásványi-égető olaja; kénsavanya, vas- és rézmüvei, a Steyer aczélipari társaság kitünő jelességü aczélja, Töppernek gáz-csővei, pléhmüvei, s szegei; honfiaink közül pedig Gróf Waldstein Ernő bánya és hutatermékei (Aradmegyéből), a felső magyarországi bánya-társulat (Waldbürgerschaft) ásványai és érczei, jelesen kitünő jelességü reze, s fakóérczbőli higanytermelvényei, Riegelnek (Mohátsról) patent-szene, a Salgó-Tarjáni kőszéntársulat kőszéntermékei, főleg pedig Thrór és társának valamint Láczay-Szabó Károlynak (Sárospatakról) legjobb minőségü quarz-malomkövei, mely utóbbiak oly nagy elismerésben részesültek, hogy egyhangulag a legjobb vagyis Laferte-féle franczia e nemü kiállítmányokkal nem csak párvonalba hanem még azok fölé is helyeztettek. *) Sajnálattal kell ellenben másfelől megemliteni azt, hogy hazánk egyébb ércz-

*) Azt mondja hazánk e jeles termelvényéről egy szakember: Die ungarischen Mühlensteine sind nicht schwammig wie die französischen, sondern von fester Textur, wirken also mehr schneidend als reibend, erhitzen das Getreide weniger, geben weniger Staub und bleiben länger scharf; auch das Mehl, das sie liefern, ist weißer, feiner, glänzender, und nimmt mehr Wasser auf stb.

és ásványkincsei, aranya ezüstje, különnemü értékkövei eléggé nem voltak képviselve. — Méltó kitüntetésben részesült végre a bécsi geologiai intézet több rendbeli jeles geologia térképei s gyüjteményei alapján, melyek majdnem páratlanul állottak az egész tárlatban.

A mi a többi országokat illeti, ezek közől még csak Italia és Görögország gyönyörü márványával, Svédhon kitünő jóságú vasával, Frankhon vassa meg malomköveivel, Brazilia reze s ólmával, Portugallia (Gyarmatai) jeles rezével, és és malachitjával, Oroszország nagytömegü sibériai termékeivel, graphitjával, Spanyolország s Norvégia értékes ásványaival, és rezével, s az Éjszakamerikai Unió közel ezerre menő ásvány-nemeivel, nemesérczeivel, vonta magára a figyelmet.

Tekintve az ez osztályban tapasztalható haladást az utóbbi évtizedben, ez leginkább abban nyilatkozik, hogy a gépek tökélyesedésének, a munkamegosztás mind czélszerübb foganatositásának, s a szükséglett segéd- és termelési anyagok jobb minőségének folytán: a technikai processus lényegileg megkönnyebbült, eredményesebbé és egyszerübbé vált, s egyebek közt jelesül az arany-bányászat-, vas- és aczélkészités és feldolgozás félreismerhetlenül tökélyesbedett. *) Legyen elég e tekintetben utalnom a hires angol szakférfi Bessemer által az aczélkészitésben meghonositott javitásra, melynél fogva egyebek közt egy 40 mázsányi vastömeg egynegyed óra alatt aczéllá a'akíttathatik át, s igy az utóbbi tetemes árcsökkenést szenvedvén sokkal nagyobb mértékben lészen alkalmazhatóvá, mint azt már némely vaspályák eszköz-táraiban, s jelesül a „Great-Northern“ czimü angol társulat aczélból készített sineinél is tapasztalhatni; — továbbá a hires franczia gyárnoknak Ernest Gouinnak, Pe-

*) Erről M. Laur: La production des métaux précieux en Californie c. munkája (a 33 lapon) bövebben.

tin, Gaudet s egyebeknek különnemü s jeles vas- s gépműveikre, melyek száz meg száz lóerejü gőzgépek segélyével állittatnak elő; a Johnson által kiállitott kétmázsányi platina tömegre, melynek egyéolvasztása oly eljárás szerint eszközölteték, melynél a hév-fok oly nagy volt, hogy higsági állapotának tetemes mértékéről kétség nem lehet; végre az ércz kiolvasztásnál meg átalakitásnál felfödözött uj eljárási módszerre, mely sokkal egyszerübb s gazdaságosabb.

II.) A második aloszályt képző úgynevezett vegyészeti termelvények oly kiváló jelentőséggel mint az előbbeni osztályba tartozó tárgyak nem birnak, de gazdag változatosságuk meg az e tekintetben tapasztalható lényeges haladási mozzanatoknál fogva, mégis kitünő mérvben vonták magukra a figyelmet. — Az egyes országok között e tekintetben ismét Anglia, rendküli bősége és sokoldaluságával tündöklött, s gyógyszerészeti czikkeinek igen tökélyetes sorozata, chemiai szerei, alkaloidjai, parafinja, a gyapotkelmék festésében és szinezésében tanusított találmányai, (utalok csak a Perkin és fia által kiállitott biborfestő anilinre) meg kőszén-kátrányból (Faradaynak, a nagyhirü vegytudósnak feltalálása nyomán) előállított festékei, (melyeknél fogva ez utóbbiak tekintetében magát Anglia Frankhontól meg Hollandiától emancipálta) valamint világhirü illatszer gyártójának Rimmelnek szagos-vizei stb. voltak azok, melyekkel közelismerést vivott ki magának. — Szerencsés vetélytársa sőt sok tekintetben mestere és tanítója egyébbiránt Angliának e termelvények tekintetében Francziaország, mely kitünő módon készitett vegyészeti tárgyaival, a Lámy meg Lefebre által kiállitott (uj találmány) thalium- meg rubidiummal, kőszénbőli spiritusával, jeles szinanyagtermelvényeivel s több egyebekkel jeleskedett; mig másodsorban Belgiom, (jeles fehér ólmával, vegysavaival, ultramarinjával,) a német vámegylet s je-

lesül Poroszország (ásvány olajai, parafinja, ultramarinja, s kölni vizével) vegül Portugallia meg Olaszországgal találkoztunk.

Dicséretesen töltötte be azonban ez osztályban is helyét Ausztria, a mely kiállitmányainak sokfélesége s (egyes irányokban, például gyúszerek tekintetében) páratlan tökélyetességénél fogva illő méltánylatot vivott ki. Legnevezetesb s érdemjellel is diszitett kiállitmányai a birodalomnak ugyanis Batka (Prága) vegyészi termékei, Diez (Karinthia) és Herbert fehérólma, Engelmann (Csehország) Albuminja, s Gummi-surrogatumai, Breitenlohner (Csehország) photogénje és parafinja, az ausztr. chemiai egylet által kiállitott soda, glaubersó, salitromsavany stb. Gosleth (Triest) chemiai productumai, Novák (Csehország) festék-anyagai, Lamatsh (bécsi gyógyszerész) és Moll vegyészi anyagai, és készitményei, Pollák (Bécs) ismeretes jelességű gyú-szerei, Nack Wagenmann Seybel (Bécs) chemiai termékei, Polley (Bécs) köszénkátrány-termékei, Popp anetharinszájvize, Richter (Prága) carminja, indigója, Lehrer ultramarinja, stb. mig hazánkfiai közől e szakban Wágner Dániel gyógyszerészeti, chemiai, s olajtermelvényei, Seybel Emil vaskovandbóli vegy-szerei, Strobentz testvérek chemiai gyártmányai, Kaiser szin-anyagai, fénymáza, s keményitője, meg Bányai Károly vegyészi-szerei arattak dicséretet és elismerést.

A haladás e termelvények tekintetében is (az utóbbi évtizedben) valóban jelentékenynek mondható. Mindenekelőtt tény ugyanis az, hogy mind e szerek és anyagok a legujabb időben tetemesen alábbszálltak áraikban. Igy például az acidum sulfuricum, mely most már nem sulfurral, hanem a sokkal bőségesbben rendelkezésre álló vas-pyrittel készitetik; a kénsavas meg a szénsavas soda, mely az ujonnan feltalált jég-készitő géppel olcsóbban állitható elő; a Pennsylvániában mesés

mennyiségben található petroleum vagy szik'ao'a'- meg a már érintett kőszén-kátrányból (a kőszén-destillatio által a gáz-készitésnél) nyert festék-anyagok, s jelesen az Anilin, a Wöhler és St. Clare-Déville által feltalált és már nagyobb mérvben előállított aluminium, mely rézzel kapcsolva a bronzenál is tartósb és erősebb, mindennemű eszközök, készülékekre stb. alkalmazható. s kilogrammjának ára 1000 frankról már 80-ra szállott le; — a fehérólom helyett épületek befestésénél használtatni kezdett fehérhorgany; másfelől az állattestek s anyagok rothadását, a gabona-megromlását gátló szerek (silo), a tetemesen olcsóbbá vált natrium, mely az aluminium készitésére szolgál; az electrikai távíratozás, mely kivált Froment által Párisban tökélyesitetett, s kiindulási pontot képez a magnes segélyével rendküli gyorsasággal eszközölhető világitásra, mely ilykép sokkal olcsóbb lészen, mint a gáz-világitás. stb.

III.) A harmadik alosztályban, mely a tápszereket s élelmi anyagokat kapcsolatban a különböző bornemekkel és a dohánynyal foglalta magában: legelső sorban Francziaország, Ausztria (egyes tekintetekben különösen Magyarország) és Anglia gyarmataival, azután Olaszország, Spanyol- Portugalhon, meg a Német vámegylet jelentkezik. Francziaországot különösen illetőleg, ennek táplálatra szolgáló őstermékei sorában mindenek felett a valóban jeles és szakavatott módon kezelt legkülönnemübb borok, pezsgő, és liqueurek, a legszebb s legváltozatosb gyümölcsnemek, olajok, sajt, szörp, meg czukor tündökölnek, mig másfelül dohánya s némely vidékrőli gabonája szinte elismerésre méltó minőségben jelentkezék. Különös dicséretet érdemelnek az ez államban létező gazdasági egyesületek, melyek bámulatos szorgalommal és szakértelmiséggel az ország valamennyi vidékeinek jellemző termékei és előhozományaiból a legjelesebb mintagyűjteményeket szerkesztették össze, s hozák a kiál-

litási palotába. — Angliát tekintve, ez europai államrészeiből eredő kiváló jelességü húsételei, serfőzési készitményei, jeles gabonája, sajtnemei, meg komlójával szerepelt, mig másfelől tengerentúli gyarmattartományainak (jelesül Victoriának) gyönyörü tápterményeivel, s mindenekfelett gabonájával vonta magára a figyelmet. — Az angol-australiai buza jelesül sokkal nagyobb a mienkénél, a magyarországinál, szine fehér-sárgás, de inkább könnyebbfajú s csekélyebb tartalmú, a miért is nem oly tápláló lisztet ad mint a mienk. — A délnyugoti meg déleurópai státusok között ez ostzályba tartozó termékekben kiválólag szerepelt Italia, változatos és szép déligyümölcsei, kitünő borai, rizsje s gabonájával; Spanyol- Portugallországok nemes és tüzteljes boraik, finom gyümölcseik, olajuk, gabnájuk és dohányukkal; Görögország boraival, aprószőllejével, olajával; mig a Keleteuropai országok közől az Oroszbirodalom rendküli szépségü délvidéki gabonát, zabot, tengerit, diókat s különnemü gyümölcsöket; Törökország nemes gyümölcsöt s egyébb nyers anyagokat; az éjszaki államok közől Svédhon jeles árpát borsót rozsot állitott ki; mig borban egyes gabona- és gyümölcs-nemekben, czukor meg komlóban a német státusok is kitünő példákat mutattak fel. — A mi különösen az Ausztriai birodalmat illeti, ez mint emlitők, ez osztályban az elsőrangú országok közt foglalt helyet. Különböző éghajlat alatt fekvő s más meg más termelési viszonyokban létező koronaországainak mindegyike: kisebb nagyobb mértékben járult változatos s gazdag-bőségü kiállitmányai tömegéhez, s szerencsés vetélytársaként tüntették fel a monarchiát a világ e tekintetben legelőrehaladtabb nemzeteinek. Azon tárgyak közől, melyek kiválólag vonták magukra ez osztályban a közfigyelmet, a különnemü s értékes borok, a jeles gabona-nemek, és dohány levelek, a páratlan szépségü liszt, jóféle czukor, szörp, eczet, mustár es komló, állanak első sorban, mint a melyek a nemzet-

közi forgalomnak is igen nagy becsü és keresett fogyasztási árutárgyaivá válhatnak, s a birodalom közgazdasági emelkedésére nézve főfő jelentőségüeknek nevezhetők.

Hogy pedig a birodalom e kitünő módoni szereplése a londoni világtárlaton főleg hazánknak Magyarországnak érdeme, mint a mely ép ez osztályban három négy valóban világbecsü s világtekintélyü termékével, tudniillik: páratlan gabonája, lisztje, borai, meg dohányával tündöklött: azt minden elfogulatlan beismeri, s a pályababér a részben valamennyi kiállitók köztt, hazánkfiait illette. — A kiállitókat illetőleg, ezek közől, a nemmagyar koronaországokból kitüntetésben részeltettek: a barzdorfi czukorgyár jeles termékeiért, Jordán testvérek (Csehországból) lisztjökért, Gögl (alsó Ausztriából) mustárért, Timäus és Jordán (Csehországból) Leitner (Steierországból) meg Tsinkl chokoládé és kávésurrogatumokért, Hanák (Csehországból) lisztért, Lövenfeld testvérek és Hofmann (F. Ausztriából) különböző liszt- és gyümölcsnemekért, Rupp és Löffler (F. Ausztriából) komlóért, a Saátzi Laibachi gazdasági egyesület gabonanemekért, Riegler (Tirolból) becsinált s czukrozott gyümölcsökért, Robert (Morvából) czukor- és spiritusért, a Rehbergi mümalom (alsó Ausztr.) meg Schöller lisztért, Springer (a. Ausztr.) élesztő- meg szeszért stb. a Fiumei lisztkereskedési egyesület liszt-termékekért — mig honfiaink közül a kitüntettettek egész sorával találkozunk; igy Barber és fia, Blum, a pesti hengermalom, a Debreczeni Istvángőzmalom: mindnyáján jeles minőségü lisztjökért és őrleményekért; Herczeg Batthiányi, Egan, Fehér B. Kubinyi, Szalay Pál, a Hevesi gazd. egylet, Báró Wenkheim, Gróf Zichy Ödön, a Zirczi apátság, Csernovits, Gr. Brunswick, Csekonits, Várady s sok mások kiváló szépségü és jeles minőségü buzáért; Kováts, Molnár, Plachy, Ur-

sinyi stb. jeles kukoriczáért, meg rozsért; — Beimel és Herz füstölt szalonnáért, Fischer befőzött gyümölcsért, Nagy Mihál tésztakészitményekért, Frölich és Beliczay, s Neumann testvérek mézért, Werther F. árpadaráért; — Gr. Andrásy György, a Hegyaljai bortársulat meg Molnár és Török tokaji aszuborért, Gróf Degenfeld, hegyaljai, Jóó János egri borért, Jálics budai borokért, Lenk jó és olcsó borokért, Littke villányi borokért, Ranolder veszprémi püspök és Gr. Zichy somlyai borért, a Szegszárdi bortársulat szegszárdi boraiért, Braun testvérek, Vasitz-Szilágyi Erzsébet, Makay s mások liquerökért; Végre Bartha L. Aczél P. Molnár G. Szemző J. Szentiványi és Wenkheim grófné kitünő minőségü dohány, s dohánylevelekért; — eltekintve azoktól kik dicsérő emlitésben részesültek, jelesen borokért, B. Augusz, Sauer tanár, Molnár, Török, Fekete és társa, Bogyai, Burkhardt stb.

A mi végül az ez osztály tekintetében egyáltalában tapasztalható haladást illeti, ez az 1851 év óta nem mondható ugyan kiválólag feltünőnek, a mennyiben a már akkor is ismeretes és szokásban álló termelési kezelésmódokra nézve lényeges ujitások nem történtek. Azon egy szembeszökő körülményt azonban itt se lehet elhallgatni, hogy a tökélyesbedett gépek, meg a megjavitott termelési processusi eljárások ez irányban is jótékony befolyásuaknak mutatkoztak, főleg a mi a tápszerek eltartását, megromlástóli megóvását, s a könnyebb továszállitást lehetségesítő ujabb kezelési módoknak elterjedését illeti. Honunkra nézve azonban, fájdalom, bekell vallanunk, hogy mindekkoráig productionális müködésünk több ágaiban, de különösen a bor-termelésben, igen sok és nagy hiányok tapasztalhatók, a melyek jelesül (mint a központi gazdasági egyesület érdemdús alelnöke és hazai közgazdászaink egyik legjelesbike Ngos Korizmics hely-

tartótanácsi tanácsos ez irányban Angliában tüzetesen gyűjtött adatai illetőleg jelentése nyomán is kiderül) *) egyik főfő oka annak, hogy a magyar boroknak külföldöni kelendősége igen nagy akadályokra talál, s igy hazai termékeink e legfontosbika korántsem örvend odakünn oly bizalomnak és tekintélynek, a mint az e tárgygyali külkereskedésünk s nemzeti gazdászatunk érdekében szükséges és kivánatos!

IV.) A negyedik alosztályba sorolt műipari anyagok mindazon termelvényeket foglalták magukban, a melyek a nemesitő ipar-foglalkozás készitményeihez megkivántatnak, illetőleg a technikai üzlet lényegesb föltételeit képezik; jelesül pedig gyapju és pamut, len és kender, nyers selyem és bőr, fanemek és viasz, olaj, és világitószerek stb. Az egyes országok által ez osztályban kiállitott tárgyak és termelvények áttekintésénél mindenekfelett Anglia és Francziaország jeles minőségü szappannemüi, gyertyái, illattárgyai, szagos folyadékai, viaszvirágai; Belgiomnak és Németországnak gyönyörü és kitünő szakértelmiséggel kezelt bőrei, lenjei, gyertyanemei, Poroszsilesia majdnem páratlan gyapjuja, a britt gyarmattartományoknak valamint Oroszországnak meg a skandinavi tartományoknak, legkülönbözőbb fanemei, az orosz bőrök és prémek, a kitünő minőségü australiai gyapjú, meg angolgyarmati pamut, az olasz államokboli kiváló jóságu nyers selyem, — olajok, és pamut, végre az e tekintetben szinte kitünő helyet elfoglaló Ausztria, és Magyarország jeles finomságú gyapjuja, lenje, kenderje, (s egyes vidékeire nézve) erdészeti termékei, kitünő stearingyertyái, zsiradéktárgyai és olajtermelvényei vonták magukra a figyelmet. Az ez osztályban kitüntetett kiállitók szám-arányát te-

*) E nagybecsü s hazánkra nézve kiváló jelentőségü értekezés a „Sürgöny“ multévi folyamában, meg az Orsz. Gazd. Egyesület szakközlönyében egész terjedelmében jelent meg.

kintve, ebben Ausztria és Magyarország felette előnyösen van képviselve, a mennyiben a 140 kiállitó közől majdnem felénél több éremmel díszittetett fel. Igy jelesül olaj, zsiradék, és viaszért, meg viasz-készitményekért: Burkhardt, Doblinger, Fischer, Gartner, Hartl, Himmelbauer, Seiller; Gyapjuért: Gróf Károlyi Lajos, Gróf Andrássy György, Herczeg Batthiányi, Gróf Hunyady, Gróf Waldstein, Gróf Zichy Ödön, és Egan Edvard; hazánkfiai közül; Báró Bartenstenstein, Gróf Falkenhain, Gróf Lárisch Mounich, és Gróf Thun-Hohenstein pedig az örököstartományokból; — jeles len fanemek és fatermelvényekért a nem-magyar koronaországokból: Afh, Beisigel, Fischer, Griensteidl, a m. Pénzügyministerium és sok mások; honfiaink közül pedig Gróf Eszterházy Miklós, Gróf Batthiányi, Dapsy, Várady S. Jankó Vincze, és több kereskedők; végre illatszerekért Springer Bécsben és Bányai Károly Kolosvártt. *)

A haladást végre illetőleg: kivált a fanemek ügyes sortirozása, a gyapju termelés és kezelésben valamint a bőrkészitésben követett czélszerübb eljárásmód, a szappan-készités, világitó-szerek folytonos tökélyesedése, a british-guyanai növényrostból készitett úgynevezett Kamptulicon, az Indiából származó Jute-nevü anyagból készülő szövetek, meg a lószőrnek surrogatumát képző növényanyagbóli készitmények, az Ebonit vagy Vulkanit féle lávaszerü termelvény feltalá-

---

*) A gyapju tekintetében nem rég hazánk kitünő szakférfia Czilchert Robert ur ép oly alapos mint szellemdús s kimerítő értekezést bocsájtott közre. — A kiállitáson képviselve volt nyersselyemtermelésre nézve pedig nem felesleges tán kiemelni azt, hogy Frankhonban a Bombyx Cynthia nevezetü selyemhernyó tenyésztése ujabb időkben felette mód kezd terjedni, s Guérin-Méneville meg Duseigneur 150 féle selyemgubót tartalmazó minta-gyüjteményt állitottak ki, ép úgy, mint Töpfer, ki a német selyemtenyésztést mozdítja elő egész hévvel és sükeres buzgalommal. Megannyi intő példák arra nézve, hogy mi Magyarok se maradjunk hátra e nagyfontosságú közgazdasági ágnak mezején

lása, képezi azon momentumokat, a melyekre ez osztályban különösen utalni, s egyebek közt mint a vegyészet meg a műtan elvei helyesb alkalmazásának eredményét feltűntetni lehet, habár szakértők nézete szerint ez irányban is sok még a tenni való, különösen a mi az anyagok czélszerübb értékesitését s kihasználását meg az ez úton eszközölhetendő olcsóbbságát az ide vágó termelvényeknek illeti. *)

Második Föosztály: a Gépek.

Az 1862-ki világtárlat fénypontját s legérdekesb alkatelemét a Gépek osztálya képezte: a melyben meglehetős nagyságú téren, minden egy körben összeállitva vala látható a mit csak a 19-ik század technikai genieje, és culturai ereje eddig nagyszerüt és bámulatost ezen a téren előhozni birt!

A „gépek“ mint századunk legjellemzőbb szüleményei, mozgékony nyughatatlan rombolva és alkotva előretörekvő szellemi és anyagi életirányunknak tulajdonképeni jelképei: a legujabb nemzetközi tárlaton valódi világversenyszerü ünnepies idomban és alakban jelentek meg, s azon osztályt képezék, a melyben a szakember igazán sükerrel tanulmányozni, s ismereteinek körét tekintélyes mérvben kiterjeszteni alkalomra talált. Jól jegyezte meg azért erről egy jeles angol technikus „ez egy valódi külön világ vasból és érczből, mely az emberi ész akarat és erő nagyságát és hatalmát az anyag és kültermészet felett bámulatos mérvben képviseli, és fönnen hirdeti!“ — mig egy másik (utalva kiváló practikus jelentőségére) igy szól felőle „this class teaches the visitor more than thousand books and com-

---

*) A vizesés, a szélroham, az apály s dagály mozgása, a gőz ruganyereje, a villanyosság, a delej, a gázok stb. felhasználásáról az ujabb tudományi vivmányok alapján szóll Chevalier remek értekezésében az ujkori iparról. —

panions, and places him in the front rank of the worlds progress and outward civilisation.“ *)

A „Gépek“ főosztályában kiváló szerepet viselnek a mozdonyok, a gőzgépelyek, a gyárakban meg a mezőgazdaságban alkalmazott gépek, a hajózati készületek, a tudományos eszközök, fényképészeti és sebészeti tárgyak, órák meg zeneszerek, melyek, azt lehet mondani, a gépvilágnak minden irányban és minden főbb tekintetben teljes szem-elé állitására és képviselésére valának hivatva. — Az egyes kiállitó országokat illetőleg, az óriási terjedelmű gép-szinhely áttekintésénél első pillanatra azon meggyőződésre jutott minden figyelmesb szemlélő, hogy a diadal-koszorú kizárólag A n g l i á é, a gépüzlet, a technikai fejlettség, tudomány és gyakorlat e valóban classikus hazájáé. Az összes gép-osztályi területnek ugyanis ⅔-át vagyis 60 s z á z a l é k á t maga foglalván el kiállitmányaival, ez utóbbiaknak mind változatossága, jeles szerkezete, és soliditása, mind bámulatos szaktökélyt és nagyszerü conceptiót tanusitó külidománál fogva minden többi országoknál magasb polczon jelenkezett. — A n g l i á t nyomban követé F r a n c z i a o r s z á g mely a géposztálynak 15%-ját vagyis e g y k e t e d é t foglalta el, s pedig több igen csinosan s nemes izléssel készitett, egyes kiállitmányokban meglepő eredetiséget eláruló, s hasonlólag nevezetes haladást tanusitó gépmüvekkel. — E két vezér-ország után figyelemreméltó állást foglalt el az É j a m e r i k a i U n i ó, mely azonban felette csekély számu műremeket küldött, meg a kis B e l g a-K i r á l y s á g, mely angol és franczia mintákat követve kiváló szépségü és solid szerkezetü gépekkel lépett a sorompókba, s az osztály térfogatának 9%-ját töltötte be kiállitmányaival. — Ugyanezt lehet mondani a P o r o s z meg S z á s z királyságokról,

*) Erről többet: F. V e r d e i l: De l' Industrie moderne (Paris. 1861.) cz. jeles munkája 515 s köv. lapjain.

melyek egyes gép-gyáraikból kitünő jelességü müveket állitottak ki, s a többi német vámegyleti országokkal együtt a géposztályi térség 7 százalékát foglalták el. — A mi a harmadik sorban jelenkező államokat illeti, ezek között a Schweitz, meg Italia valamint Ausztria foglal helyet, minden többi státusok pedig említést sem érdemlő szerepet játszottak. — Ránk s Magyarországra nézve, kik a müvelt nyugoti államok ipari és forgalmi mozgalmával csak most kezdünk némileg szorosb s közvetlenebb kapcsolatba lépni, s kik a technikai ipar meg a gyártási üzletmód tekintetében még annyira hátra vagyunk, hogy az itt kiállitott több gépek tulajdonképeni haszonvétele és hazai földünköni alkalmazhatásától is még távol állunk: ránk nézve mind e műremekek közöl csak a szinte bámulatos tökélyre vitt mezőgazdasági gépek birnak közvetlen érdekkel és jelentőséggel, a mennyiben ezekben találjuk fel azon hathatós közegeket, melyekkel munkáskezekbeni hiányunkon némileg segíteni, termékeny földeinket haszonhajtóbb karba helyezni, a nagyon is hiányos üzletmódot tökélyesíteni, s egyáltalában belterjesb és okszerübb müvelésre áttérni képesekké válunk.

Áttérek ezek után a gépi főosztály technikai szempontbóli ismertetésére; három fő szakaszba sorolván az idetartozó kiállitmányokat.

I. A kiállitott gépek sorában mindenek előtt a mozgony-gépek, s ezek köztt legelső helyen a gőzmozdonyokkal, vagy locomotivekkel találkozunk. Ezek közől összesen 19 vala a tárlatban, a melyből magára Angliára 10 jutott, mig Frankhon 3, Belgiom 1, Poroszország 1, Szász királyság 1, Italia 1, és Ausztria 2-vel volt képviselve. A locomotivek mint korunk vasutrendszerének főfő tényezői és közegei, kiváló mérvben vonták magukra a figyelmet, s többen közölök szerencsésen versenyeztek egymással a pálmáért.

Az angol gőzmozdonyokat különösen illetőleg, ezek közt szépsége, nagyszerüsége s gyönyörü szerkezeténél fogva kitünő (illetőleg érdemjellel is diszített): a Beyer-Peacockféle (Manchesterből), mely a portugalliai vasutépitő társulat számára készült, továbbá a Sharp és Stewart valamint a London-North-Western féle pályaigazgatóság által kiállitott, mely utóbbi Ramsbottom elvei szerint készitve azon okból felette nevezetes locomotiv, hogy oly tenderrel van ellátva, mely vizzel önmagát táplálja, jelesül olykép, hogy menet közben adott pillanatban egy vizedénybe merülő csővel a vizet felveszi s czéljára forditja; végre a Neilsonféle locomotiv (Glasgowból) mely az Egyiptomi alkirálytól megvásároltatott, roppant gyorsasággal halad, s kül-cylinderénél fogva is figyelemreméltó. Ez utóbbi sokban hasonlit azon hiressé vált gőzmozdonyhoz, mely az 1855-ki világtárlaton Párisban „L' Aigle" (a Sas) czim alatt vala kiállitva, s Blavier és Laprentnak mint készitőinek méltó hirnevet szerzett. — A mi a Francziák gőzmozdonyait illeti, ezek, kivált a Gouinfélék (Párisból) eredeti felfogást és helyes műizlést tanusitanak, s több iránybani javitásról és haladásról is viselnek ismertető jeleket magukon. Gouin remekmüvei mellett a franczia osztályban figyelmet költöttek még Arbel, Peillon Deflassieux, és Verdié művei, melyek mindannyian kitünő módon képviselték honukat és szakmájukat. — A Németországi locomotivek közül mind a poroszhoni nagyhirü Borsig-féle, mind a szászkirálysági (Hartmantol) dicséretes módon szerepelt az elsőrendü angol és franczia remekek mellett. Ugyanezt lehet mondani azon két gőzmozdonyról, melyet Ausztria (illetőleg az állami vasuttársaság) küldött a kiállításra, s melyek egyike az ismeretes Engerthféle elvek szerint szerkesztve 4 cylinderrel és 10 kerékkel volt ellátva, rendküli gyorsasággal s vonó erővel halad, s a biráló választmány által érdemjelleli kitüntetésre is méltónak találtatott. — Az olasz

és belga-országi locomotivek szinte jeles tanupéldái voltak az e tekintetben tett újabb haladásnak, s kapcsolatban a svédhoni Lundquhistféle művel hasonlólag elismerésben részesültek.

E nehány gőzmozdonynak áttekintése is elégséges volt egyebbiránt arra, hogy egyfelől a vaspályák rendkívüli fontosságáról korunk ipari és forgalmi haladása tekintetében ujólag meggyőződést szerezzünk, másfelől arra, hogy kellőleg méltányolhassuk azon haladási mozzanatokat, melyek 1851 óta e téren is egyáltalában tapasztalhatók. Igy hogy csak egy tényre utaljak: 1855-ben a párisi kiállitáson még Engerthnek nagy horderejü locomotivje mely a legnagyobb terheket lejtős helyeken is elvitte, bámultaték. A legújabb nemzetközi kiállitáson ennél még sokkal hordképesebb mozdonyok valának szemlélhelők, jelesül olyanok is, melyek kettős géppel (t. i. elő és hátul) lévén ellátva, fölfelé az az hegynek menve is mesés tömegsúlyt birnak felvonszolni. Igy példa a „Chemin de fer du Nord“ cz. társaság számára Gouin-nek gyárában Francziaországban készült locomotiv. Felette nagyhorderejü vivmányát képezik végül korunk gőzmozdony-gyártási haladásának a legújabban alkalmaztatni kezdett utcza-locomotivek, melyek különös vas-pálya készülékek nélkül is makademizált vagy követett úton nehézség nélkül elhaladnak, s a nagyvárosok belső közlekedésében egész forradalmat leendnek képesek idővel előidézni! *)

Egy más, igen nagy érdekü s tetemes javitásokat feltüntető osztályt képeztek e sectióban a vaspálya-kocsik, melyek több rendbeli czélszerü változtatások folytán a belső elrendezésben és szerkezetben: nem csak a kényelem előmozditása hanem a veszedelmek elháritása s a nagyobb biztonságot előidéző constructiónál fog-

---

*) Angliában már itt ott kezdenek használtatni, sőt pár héttel ezelőtt Berlinben is történt próbamenet egy ily locomotivvel.

va, vonták magukra a figyelmet. A legkitünőbb e nemű kiállitmányok Belgiomból valók voltak, melyek különösen csin, izlés és uj berendezés által jeleskedének. Nágy érdekeltséggel szemléltetett e szakban az Aschbur y-féle pályakocsi Manchesterből, meg a poroszhoni illetőleg Berlini Németországból, melyek még a kiváló jelességü franczia pályakocsikat is meghaladják.

Az álló gőzgépeket (Machines à vapeur fixes) illetőleg, ezek tekintetében az ujabb idők szinte tetemes javitásokat hoztak, a melyek részint a czéliranyosb bel-szerkezetben részint a gépművek olcsóbb előállitásában nyilvánulnak.

Igy egyebek közt általában tapasztalható az, hogy minden ilynemü gépeknél most már kevesebb égető anyag szükségeltetik, hogy a gép aránylag sokkal kissebb terimejü s igy bárhova könnyebben is vihető, mindenütt könnyebben elhelyezhető, hogy jelenleg nem úgy mint Watt tevé, álló cylinderek hanem fekvők vagy horizontálok alkalmaztatnak, s hogy a katlanok is jobbak s könnyebben kezelhetők; a mi együttvéve mind ezen gépek tetemes árcsökkenésére vezetett, úgy hogy M. Chevaliernek a hirneves franczia állammérnök s közgazdának állitása szerint átlagosan 50 százaléknyi árcsökkenés vétethetik fel. — Az egyes gépgyárnokokat illetőleg, ezek közt ebben az irányban tagadhatatlanul a Francziák, jelesül Farcot, meg Lecouteux tünnek ki, mig a többi kiállitók közül csak Cail és Gustave Scribe Belgiomból, meg Egells Poroszországból érdemel különös emlitést; az angolok közt szinte többen találkozván kik e tekintetben jeles munkákat mutattak fel, csakhogy ezeknek valamennyi e nemü gépeik vertikálok, s a horizontál állás elve, mely a continens legkitünőbb gép-gyárnokai által sükerrel vétetik alkalmazásba, az angoloktól nem követtetik. Emlitésre méltó e szakban még az

éjamerikai Unióból való Porter gépésznek középfutamereju regulateurje, mely a franczia Farcot-féle regulateurökkel majdnem egészen hasonló szerkezetü és hatásu.

Egyik sajátszerü s kitünő tere az angol gép-gyártási génienek és szakügyességnek a számtalan locomobil (az az ellentétben az álló locomotivekkel, önerővel továbbmozgó) gépek, melyek jobbára a mezőgazdasági gépek készitői által állittatnak elő, de már a műipari gyártásban is meghonosulnak. A locomobilek kitünőleg 1855 óta emelkedtek jelentőségre, s gyors elterjedésüket leginkább annak a tulajdonságuknak köszönhetik, hogy bármily dimensióben készittethetnek, mindenüvé könnyen s nehézség nélkül szállittathatnak, bárhozá vezethetők, s az ipar és productió legkülönbözőbb ágai és nemeiben előnyösen alkalmazhatók, anélkül hogy aránytalan drágák volnának s megszerezésök különös nehézségekkel járna. — A legnevesb angol locomobil-gyárnokok Clayton, Tuxford, Ransomes, Sims, Garrett, melyek mindegyike külön elvek szerint szerkeszti gép-műveit, s oly nagy kelendőségnek örvend, hogy a hazánkban is eléggé ismeretes Clayton-Shuttleworth-féle gyárból magából két évtized alatt (vagyis fennállása óta) 4700 locomobile került ki, s küldetett szét az egész polgárosult világban. — A locomobile-gyártás egyébbiránt már más országokban is meghonosul, s kezd terjedni, jelesül Frankhonban, Belgiomban meg Éjamerikában, a hol az angol készitmények sükeres utánzásra, sőt egyik másik tekintetben győztes versenyzőkre is találnak. Ausztriát illetőleg, a szóban forgó munka-szakból szinte volt egy két kiállitmány a legújabb londoni tárlaton, jelesül egy, Hubázy György bécsi földmüvelési gép-gyárából kikerült négy ló-ereju locomobile, mely uj műkészülékkel van ellátva olykép, hogy szalmával ép ugy mint szénnel, vagy fával, vagy fürészporral is fűtethetik, a nélkül hogy a csővek bedugulná-

nak; s a mely gép kiválólag Magyarország oly vidékein lenne előnynyel alkalmazható, a hol elégséges fa nincsen, s a fütés meg tüzelés leginkább csak szalmával eszközölhető. *)

Nem kisebb érdekü vala az eddigieknél a hajózati gőzgépek osztálya, melyben a közlekedés ez ágában az ujabb korban tett haladás hangosan szólló tanubizonyságai voltak szemlélhetők. A kiállitott gépeknek mind számaránya mind nagyszerüsége tekintetében e téren is az Angolok tüntek ki, jelesül Penn és fia Greenwichből, a ki egy 600 meg egy még teljesen be nem fejezett 1250 lóerejü gőzgép-colosst állitott ki, s mint Anglia első ez iránybani czége ismeretes; továbbá John Scott Russell, Maudslay, Todd és M'Gregor Glasgowból, kik mindannyian sükerrel versenyeztek a pálmáért. A Francziák közt szinte találkoztak egyesek, kik készítményeiknek kivált uj s felette szövevényes (de egyszersmind sok égető anyagot megtakarító) belszerkezete által tüntek ki, igy például Achard, Devink, Rennie és fia; mig egyéb országok közől még csak a hires Escher-Wyssféle Schweitzi illetőleg Zürichi gyár képviselte e szakot valóban tökélyetes és dicséretreméltó módon. — A hajózati gépek terén legujabban foganatban vett javitás leginkább abban áll, először: hogy a gőzgépek hajtó ereje s hatálya tetemesen fokoztatott, s a gépek előállitása mégis aránylag olcsóbb lett; másodszor abban, hogy a gőzgépek most már vitorlás kereskedő hajókon is alkalmazásba vétetnek, sőt a vitorlát lassanként háttérbe látszanak szoritani. — Nem lehet itt érintetlenül hagyni végre a hadászati hajózatban a pánczélos hajóknak elterjedését, melyek az egész tengerészeti-katonai ügynek lényeges fordulatot adnak, s a kiállitásban a kitünő

*) Nagy figyelmet gerjesztett s érdemjellel is jutalmaztatott hazánkfia Ganz budai gép- s vasmügyárnok kitünő öntött vasbóli vaspályai kerekekért, melyek kiváló tartósságuknál fogva ismeretesek.

szerkezetü Warrior nevü angol pánczélhajó igen szépen készült mintánya által voltak képviselve.

Dicséretesen töltötték be helyöket a világtárlaton, továbbá a hydraulikus gépek, melyek napjainkban ugyan a gőzgépek által soktekintetben háttérbe szorittatnak, de azért mégis több irányban haladást és javitást tanusítanak. Az idetartozó kiállitmányok közt leginkább érdekesek a hydraulikus gép alkalmazását Armstrong által a Londoni és a Newcastle-on Tynei Docksokban csiga-emelőkre meg a docks-porták megnyitása és bezárásánál mutató készülékek; a hydrauli prést, (mely kitünőleg Blackwallban a Victoria-dockban használtatik) szem elé állitó mintány, a centrifugál szivattyúgép (Pompe) mely 2 meter szélesség és 7 meter hosszuságban folytonosan vizet ömleszt; az Easton és Amos által kiállitott Appoldféle szivattyúgép, a már többször emlitett Farcot Latrayé és Letestu e nemü remekei; egy lánczszivattyú, mely Bastiertól készitetett, s 100 yardnyi távolságra viz-emelésre alkalmazható; — melyekhez sorolhatni még a sok gőzerővel müködő vizmerő gépeket, melyek között Warneré igen kitünő, végül a tulajdonképeni csigaemeltyűgépeket, melyek Bowser és Cameron, azután Fauconnier, Caillet et Compagnie által készittettek, s jeles szerkezetök s a kezelést tetemesen könnyitő idomuknál fogva arattak dicséretet és kitüntetést.

Egy egészen különszerü de a gyakorlat szempontjából kiváló fontosságú osztályát képezék a gépek főszakának, továbbá a gyártási gépeszközök (Machines outils) melyek a legkülönbözőbb házi kézmüi és gyári munkák könnyü, s gyors végzésére megannyi nagybecsü közegekként szolgálnak, s kivált Angliában, valódi classikus hazájukat ismerik. Első rangú mesterekként szerepelnek ez osztályban Withworth Manchesterből, a ki a tulajdonképeni kezdeményező e téren,

azután Fairbairn Leedsből, Naysmith, Parker, s mások, kiknek furó, forgató, fűrészelő, gyaluló, ráspoló, metsző stb. gép-eszközeik valóban átnézhetlen változatosságban kinálkoznak; — meg a velök mármár szinte versenyzeni kezdő belgiomi, olasz, német s franczia készitmények, melyek jelesül Ullhornak (düsseldorfi) Varrallnak, és Ellvellnek, a már emlitett Farcotnak meg Bourdaunak gyárából kerültek ki. E gépeszközök ily tekintélyes alakban történő előállitása korunk ipari és technikai haladásának hathatós emeltyűjeül szolgál. Jelesül, a mennyiben általuk a technikai termelés-processus sokkal egyszerübb s tökélyetesebb leszen, a munka-ágak czélszerü combinátiója elősegittetik, a kivitelben a legnagyobb egyformaság biztosittatik, s ezenfelül még a productió olcsóbbá is válik, a készitmények ára pedig csökkenik. Megannyi momentumok, melyeknél fogva valóban óhajtatosnak látszik, hogy az e gépeszközök iránti figyelem s érdek hazánkban fölébredjen, s azok meghonositása és terjesztése minden kitelhető módon nálunk is czélba vétessék!

Következnek a szövő és fonógépek, melyek a kiállitási szinhelynek nagy részét elfoglalva, többnyire működési s igy egyszersmind a tanulmányt és birálatot könnyitő alakban voltak kiállitva. Az egyes országok közől e téren is Anglia vitte a főszerepet, mint a mely a kiállitmányok legnagyobb részével s mondhatni legtökélyetesb művekkel volt képviselve. Utána következett Belgiom meg Frankhon, melyeknek készitményei igen sok eredetiséget s önálló felfogást tanusitottak, mig a többi országok sorából a Német vámegylet, a Schweitz, és Olaszhon vonta magára a figyelmet. Az angol kiállitókat különösen illetőleg, ezek között első sorban találkozunk Walker és Hacking, Wren és Hopkinson, Dobson, s Barlon, Mason, Higgins, Platt testvérek, Farra-

bee, Hetherington, Parker, Rowans, Combe, Tuer és Hall-lal, a kik jobbára Manchesterből valók. Műveik közt pedig kitünő érdekeltséget gerjesztett egyebek közt egy sajátságos szerkezetü 20 meternyi hosszuságú fonógép (selfacting mule) mely a munkástól magától kormányoztatik; egy 15 meter hosszuságú gyapjufeldolgozó gép, kapcsolatban egy felette gyorsan működő s szinte ujabb feltalálásu gyaratóval; egy pamutszövő gép, lényegileg uj belszerkezettel, a len- s kender feldolgozására; azután a selyem- és szőnyeggyártásra alkalmas több nagyobbszerü szövőgépek; Hodsgon Györgynek (Bradfordból) rendkiüli tökélyetességü mechanikai szövőszékei; Jackson és Graham gyönyörü Jaquard-bársonyszőnyeg-szővőszéke (Londonból), mely az egész szövetet minden emberi kéz közremüködése nélkül állitja elő; végül Wren és Hopkinson (Londonból) motollái vagy gombolyító-gépe egészen uj szerkezettel, Dickerson és Taylor pamutszövő gépe, Smith remek jaquardja, stb. stb. — A Franczia kiállitmányok közt különösen szembe tüntek az ez osztályba tartozó gépek és készülékek közt a Roueni és Alsaciai gyárnokok mühelyeiből kikerült müvek, R. Renze-nak (Lyonból) kettős (1200 orsóval működő) Jaquard-gépe, mig a Belgiomi kiállitmányok sorában, a Verviers városábóli gépészek és gyárak productumai, s különösen Teston és Hauget gépkészitményei; a Schweitziak részéről a Baseli gyárnokok, az Olaszok részéről Bonellinek (Turinból) jeles szerkezetű electromagnetikus jaquard-gépe, s Eugeniónak (Modenából) hasonalkatú gépelye, végre a németek közől Hartmannak kitünö gyapjuszövőgépe, az Ausztriaiak részéről Schramm Willibaldnak (Bécsből) kettős jaquard-gépe arattak különös dicséretet és elismertetést.

II. Áttérek immár e főosztály azon részére, mely nem csak általános technikai és tudományi jelentőség-

gel bir, hanem különösen hazai érdekeink szempontjából is kiváló fontosságúnak nevezhető, értem a mezőgazdasági gépekre. Arra nézve a ki a legújabbkori technika és ipar fejlődését ismeri, ismeretes tény az, hogy az utóbb lefolyt két évtized a gép-gyártásnak és meghonosításnak valódi classikus időszakát képezi, s hogy az őstermelés vagyis a földipar volt az, mely ez irányban (a gépek nagy mérvbeni alkalmazása által) a reformból szinte kitünőleg vont hasznot, a mennyiben a mezőbirtokos osztály a különnemü s az eddigieknél hasonlithatlanul jobb munka- és üzleti gégek segélyével a müvelési eljárást egyszerüsíté, és tökélyesíté, a sok helyütt nyomasztó drágaságu emberi munkát pótolni tanulá, a belterjes gazdálkodásmódhoz könnyebben térhetett által, szóval több tekintetben lényeges haladási hóditmányokra tehetett szert. — A mezőgazdasági gépek elterjedésének hordereje és jelentősége ezek szerint nem csak technikai vagy mechanikai, hanem kiválólag közgazdászati szempontból méltánylandó, a mennyiben csak a nemzeti ipar- és üzletélet összletes, s egyetemesb nézpontjáróli áttekintése és felfogásában találja e mélyenható reform-mozzanat tulajdonképeni világát és magyarázatát. — Már az 1851-ki londoni világtárlat szolgáltatott elégséges tanubizonyságot a felől, hogy valóban nem lehetetlen a mezőgazdának complicáltabbnak látszó munkaszert, az az földmívelési gépet kezeibe adni. Akkor jelesül az arató és kaszáló gépek voltak azok, melyek a nap főeseményeként üdvözöltettek. Azon idő óta e gépközegek, kivált a britt földiparban annyira meghonosúltak, mint egyebütt kasza és cséplő; — s valóban azt lehet mondani, hogy ez idő óta Angliában a mezőgazdaság magasbirányu művészséggé vált, s hogy ebben rejlik egyike azon erőelemeknek is, a melyek a britt őstermelőt az 1847-ik év óta életbe léptetett szabad gabonatörvények által előidézett nyomás ellenében támogatták, megvédték. A legujabban lefolyt évtized azonban

az oly fényes sikerrel megkezdett pályán megnem állott hanem tovább s előbbre tört. Valamint ugyanis az 1851-ki kiállitást a kaszáló gép úgy az ideit különösen a gőzeke (Dampfpflug) jellemezte, a mely gazdasági szempontból jelentékeny haladási mozzanatként üdvözölendő, a mennyiben általa a föld feltörése (tehát azon munkaág, mely a mezei iparban a legnagyobb mechanikai erőt föltételezi) könnyebben gyorsabban eszközöltethetik, a munka pedig sokkal egyenlőbbé válik, s tervszerűbben foganatositathatik, a mi a mezőgazdaságban főfő nyomatéku momentum. Jól jegyzi meg hazai földbirtokosaink és szakembereink egyike Egan Eduard „a gőzerőnek ezen újabb alkalmazása gazdasági czélokra, minden előbbinél sokkal jelentékenyebbnek igérkezik következményeiben. Mig ugyanis a gőzcséplőgépek, gőzmalmok stb. csupán a már kész termékek kidolgozása és átalakitására szolgálván, egyenes befolyással a termelésre nem lehetnek: addig a Gőzeke minden termesztésnek eredeti forrásában ugy szóllván szivében dolgozik, s a természet szunnyadó erőit ott is termékeny tévekenységre támasztja fel, hol az ő közbejötte nélkül alkalmasint még soká tétlenül pangott volna. Kétszeresen üdvöz a gőzeke oly országokra nézve, melyek még sok szüz földnek vannak birtokában, melyeknek lófaja a nehéz vontatás követelményeinek megfelelni nem képes, és a hol a szarvasmarha természeti rendeltetésétől, a hustermeléstől már régóta elvonatván roppantterjedelmü gazdaságaiknak eddigelé egyedüli s elégtelen segédeszközét képezé.“ — Figyelembe veendő a gőzekéveli müvelésmód tekintetében még hogy azok a kik ez utóbbit nagyon költségesnek nyilvánitják, nem illőkép méltányolják azon fontos körülményt, hogy a gőzgéppel feltört telkeken a későbbi munkák tetemesen olcsóbbak s kisebb költségekkel járók, hogy a jószág azon időszakban munkáltathatik meg, mely erre legalkalmatosabb, hogy a rendelkezésre álló nagy erőnél fogva a giz gaz gyökerestől

kiirtathatik s a föld tisztán tartathatik, s hogy a légjárás- s behatás is szabadabb s termékenyitőbb oly földön, a mely könnyebben feltöretett s a hol nagyobb göröngyök vannak, melyek folytán a levegőnek a talaphozi hozzáférhetése előmozdittatik. Eltekintve attól, hogy még sok idő is megkiméltetik e gép alkalmazása által. A mivel egyébbiránt nem akarom hazánk központi gazdasági egyesülete érdemdus alelnökének Korizmics h. tanácsos úrnak azon nézetét igazolatlannak nyilvánitani, a hol azt mondja „hogy a gőzekék Angliában a drágább munkabér, olcsóbb szén, olcsóbb gépek, több s olcsóbb pénz mellett nagyobb elterjedést nyerhetnek a közel jövőben, az valószinü; nálunk ellenben, hol a körülmények épen ellenkező természetüek, a gőzeke még csak egy távolabb jövendő eszköze lehet," a mennyiben nem minden ország és nem minden nép áll a gazdászati fejlettség azon polczán, hogy egyforma sükerrel és eredménynyel honosíthasson meg minden új találmányt s munkaközeget iparüzletében. — Minden kétségen felül álló, s az idei londoni világtárlat, meg a Batterseaben megtartott gazdasági gép- és eszközkiállitás által fényesen tanusított tény egyébbiránt az, hogy a gőzerőnek az ősproductió teréni végleges meghonosítása és alkalmazása tiz éves küzdelmek és törekvések után határozottan s sükeresen megoldott feladványnak tekinthető, s hogy teljes joggal mondhatni, miszerint a gőzgépek már nem csak Angliának magas fejlettségü mezőgazdászatában, hanem még Éjszakamerikában, Frankhonban, Egyiptomban, Ujdélvalesben, Victoriában, s Oroszországban is polgárjogot nyertek, s maholnap összes agricultur- viszonyainkban nem kisebb jelentőségü s horderejü átalakulást idézendenek elő, mint előidéztek a fonó- meg szövőgépek a műiparban, a locomotiv a szállitás és kereskedésben, a nyomda és az electro- magnetikus táviratozási gép a szellemi és eszmei érintkezés- és közlekedésben!

A mi magát a mezőgazdasági gépek gyártását illeti, ez legnagyobb terjedelemben s tökélylyel Angliában üzetik, mint a mely egyszersmind a legnagyobb consummens is e czikk tekintetében; a többi országok közt azonban már szinte kezd élénkség e gyártási ágban mutatkozni, jelesül pedig az Éjszakamerikai Unióban, Belgiomban, Frankhon, Svédország, Italia és Hollandiában, sőt magában az Ausztriai birodalomban is. Az ipartárlaton magán körülbelül 300 kiállitó vön részt e nembeli kiállitmányok felmutatásában, a mely számból magára Angliára 100-nál több, Frankhonra 26, Amerikai Unióra 20, Itáliára 24, Belgiom és Hollandra 22, Svédhonra 18, Ausztriára pedig 17 kiállitó jutott. Tekintve az idetartozó kiállitmányokat tüzetesen, ezek körében kiváló érdeküek: az ismeretes angol Howard, Ransomes, Sims, és Hornsbyféle czég meg az amerikai Dane gyárnok ekéi (az utóbbiak jelesül aczélból); Smith Garrett és fia, továbbá Young valamint Priest és Woolnough vetőgépjei; Burger, Key, Croskill, Dray, Marray, Nicholson (angolok) valamint a világhirre kapott amerikaiak Maccormick és Wood, a franczia Barbier meg Daubrée jeles szerkezetü arató- és kaszálógépei; a honunkban is jóhirben álló Clayton-Shuttleworth, továbbá Ransomes és Sims, Tuxford, Garret és fia valamint Barrett Exall Andrew dicsérettel halmozott s folytonosan tökélyesitett (s már hazánkban is 300 darabban elterjedt) cséplögépei; a már fentebb is érintett számtalan locomobilek s magukat-tovaszállitó mozdonyok (self-propelling) melyek szinte az utóbb emlitett gyárnokok műhelyeiből kerülvén ki, önmagukat s a hozzájuk függesztett cséplőgépet közönséges útakon óránkint 3—4 angol mfdnyi sebességgel mozgatják; a számtalan házi és istállói eszközök (megtisztitó szecskavágó, zúzó, örlő, téglakészitő, szivatyjuló, köpulő stb. gépek), Mapplebeck és Low alagcsövezési készülékei, a lángeszü Halkettnek (Londonból) mintában kiállitott rendszere, mely

szerint minden gazdasági munka gőzerő által lenne végezhető, Pinet franczia gyárnoknak ujalakú lómozdonya, végre a Fowler és Smith-Howard féle (e nemben első rendű s legtökélyetesb) gőzekék, mindegyik czégé lényegileg elütő szerkezettel a mennyiben a Howardféle ekéknel egy teljesen álló vagyis stationär locomobile sodronykötelek által hozza mozgásba a a cultivatort, a Fowlerféléknél pedig, a melyek szakemberektől még czélszerübbeknek nyilvánittatnak (de valamivel drágábbak) egy önmozgó locomobile alkalmaztatik mely a jószág vagyis a szántóföld szélén elhalad, az ekét maga és a szinte önmagától-mozgó horgony közt a szántóföld másik szélén ide oda vonszolja, s functiói teljesitésére készteti; — nem emlitve azon sok, s több tekintetben szinte dicséretes földmüvelési gépeket, mezőgazdasági eszközöket, munka-szereket stb. melyek a fentebb emlitett franczia gyárnokoknak: Barbier és Daubréenek, továbbá Doyére és Pavy-nak, az austriai kiállitók közül Hubázynak (már emlitett szalmával füthető mozdonya) Borrosch- és Eichmannak (Prágából) valamint hazánkfiai Vidats, Gubitz, és Farkasnak (Pestről), Mészáros és Bokornak (Nagy-Czenkről) Leichtnek (Slavoniaból), a svédhoni Celsingnek, a norvégiai Jacobsonnak, és Schübelernek, a porosz Pintus és Eckertnek, több darmstadti gépgyárnok, az olaszhoni Ciapetti, Pizzardi, Botternek, a hollandi Riphagennek stb. műhelyeiből kerültek ki, s arattak dicséretet és elismerést.

Nem lehet e helyütt, hol a mezőgazdászati gőzerőművek és gépekről szollunk, egészen hallgatással mellőzni azon földművelési gép- kiállitást, a mely Junius hónapban Angliában Batterseaban foganatosittatott, s e szak tekintetében annyiban a világtárlati kiállitásnál is jelentékenyebb volt, mennyiben a mezőgazd. gépek és munkaközegek több tekintetben még nagyobb számban s még sokkal változatosb alakban valának közszemlére

kitéve, s e mellett (a mi itt a fődolog) egyidejüleg működő állapotban léteztek, úgy hogy tulajdonképeni hatásuk, fontosságuk, szerkezetők sokkal könnyebben és tüzetesebben itéltethetett meg és méltányoltatható. A (közel 5000 gépből álló). kiállitmányok közt, mellőzve a már előbb érintett főgépnemeket, kitünő mértékben vonták magára a szakértök figyelmét: Avening és Porter (Rochesterből) bámulatos nagyságú locomobilje; Corvan (Greenwichből) Higgs, Coven, Richard Darley és Lee (Leicesterből) különböző munkagépei; Clayton-Shuttleworth meg Charles Burrel uj szerkezetü cséplő-készülékei; Cockeys és fia gőzgeneratorja, Collinson és Navestock egyik helyről a másikra könnyen hordható földfeltörő gépje mely különösen nagyobb kertekben sükerrel alkalmazható, Sporke és társának (Norwichból) elmés szerkezetü föld-döngölő pőrölye, és sok egyebek. *)

III. Hátra vagyon még szóllanom azon gépek, erőmüvek, tudományi eszközök, épület- és hadszerek stbről, melyek, mint fentebb emlitém, a világtárlaton szinte a „gépek főosztályába" helyeztettek s eddig tüzetesen föl nem emlitethetének.

a) Mérnökségi és épitészeti erőmüvek, hadi készülékek, és fegyverek. Ebben az osztályban kitüntek a több rendbeli közlekedési müvek, hid- és útmunkálatokat, arzenálokat erőditményeket ábrázoló minták stb. Igy egyebek közt nagy érdekkel szemléltettek Adair ezredestől készitett modellje Londonnak hadvédelmi szempontból, a Cherbourgi erőditvényt meg a Havre i citadellát képletileg mutató mintányok, a Khelnél a Rajnan átvezetett nagyszerü hidnak, valamint a

---

*) Tulajdonképeni fénypontja a Battersea-i kiállitásnak egyébiránt a páratlan nagyszerüségü állat-gyüjtemény volt, mely 2000 darab jelesnél jelesb szarvasmarhát, juhot, lovat stb. foglalván magában, kiválólag a britt baromtenyésztés magas tökélypolczát tüntette fel.

Bordeauxi vasból s érczből készülő (s a Garonne-on átvezető) hidnak modelje; a különböző dockoks viaductok, a Pharesféle catadioptrikus készülék, melynek jeles szerkezetü lámpái a hires párisi Lepante Henrik mühelyéből kerültek ki, megannyi műszakok a melyekben valamennyi népek között a Francziák állanak legmagasabban, mint a kiknek katonai és épitészi genieje ez irányban is a legfényesebben tündöklik; mig a többi államok közöl csak a Német vámegylet vonta némileg magára a figyelmet, Ausztria pedig csak egy két jelentékenyebb tárgygyal p. o. a kitünő jelességü Tisza- és Dunatérképpel, nehány vashid-modellel, meg egy tüz- és betörés ellen biztósitott iroda-épülettel (mely Bécsben Winiwarter és Pfaunkuche gyárából került ki) vala ez osztályban képviselve. A mi a hadi szereket illeti, ezek tekintetében szinte a francziák, a belgák, meg az angolok jelenkeznek első sorban. A romboló lőgépek között kiváló érdekü volt a tárlaton az ismeretes Armstrong és Whitworth 100 fontos s a Blakeley és Mersey-Steel társulat 5—6 száz fontos álgyúja; egy kitünő szerkezetü vontcsövü álgyú; a franczia fegyverkészitők, de különösen a hires lüttichi (belgiomi) gyárnokok puskái és pisztolyai, a folytonosan tökélyesbedő revolverek több nemei, az angol tengeri főkormányzóság által kiállitott többrendbeli hajóépitészeti munkák és mintányok, a legrégibb időktől egész a legujabb haladási mozzanatokat jellemző müvekig, például a vaslemezü „Warrior“-ig; számtalan gőz s vitorláshajók mintái, a „Queen“ és „Nortbumberland“ hadihajók modelljei, — stb. Hogy egyébb iránt Ausztria sem maradt ez ágában az iparnak hátra, arról több kiállitóinak p. o. a bécsi fegyvergyártónak Maurernek érdem jellel is disztitett készitményei: Ohligs udvari fegyvergyárnoknak jeles szerkezetü s értékes lőszerei, Gasteigernek (Tyrólból) hason készitményei, melyek közt egy 54 szer elsüthető revolver, meg egy minden órában 200 lövést tevő pisztoly kiváló érdekü, — szolló bizony-

ságot teszen. — Annál nagyobb szegénység tapasztaltatott azonban a hajózatiépitészeti müvek tekintetében, Anglia és Francziaország kivételével, majdnem egyáltalában, a mennyiben sem a kiállitmányok számaránya sem azok minősége nem vala olyan, a mely azon két vezér-nép müveivel csak távolról is párvonalba helyeztethetnék. Ausztria ez osztályban kitünőleg „a szab. Dunagőzhajózási Társaság"nak Ó-budai nagyszerü hajógyárából kikerült hajó-modellek által volt képviselve, de ez irányban sem olykép, a mint az a magasb világtárlati czél szempontjából kivánatos s maga a rendelkezésre álló jeles erőknél fogva lehetséges is lett volna! —

b) Vegyészeti és tápszerkészitési czélokra szolgáló gépek. Ezek sorában első helyen jelenkeztek a czukorfőzési meg lepárologtatási (destillátiói) készülékek. Legfigyelemreméltóbb (s érdemjellel is diszitett) pedig a párisi Cail et Comp czég által kiállitott gép, mely kapcsolatban több más lepárologtatási és szörp-kivonási eszközökkel, lényegileg uj chemiai eljárás szerint, oly tökélyesen lehetségesiti a czukorkészitést, hogy a gyarmat- czukorrali verseny lényegileg megkönnyebbittetik; — ép igy kitünők Egrotnak (Párisból) Cook és Mirrleesnek (Glasgowból), Halotnak és társának (Brüsselből) e nemü készülékei; mig másfelöl Poroszország is dicséretes tanupéldáit adá ez irányban tett ujabbkori haladásának. — Nagy érdekeltséggel szemléltetett ez osztályban továbbá egy igen elmés szerkezetü viz- szürő készülék, a melyben számtalan fel- és alámenő lúdtoll vastagságú üvegcsöveken áthajtva, a mocsokkal telt viz, szénnek, mint a szürés anyagának segélyével, végre kristálytiszta állapotba hozatik. Nem kisebb érdeküek az e körbe tartozó gépmüvek és készülékek közt a kenyerkészitési gép, melyet kitünőleg Vikars (Liverpooli) Barrett és Exall, meg a párisi gyárnok Rolland állitott ki, és a pékmesterségben nagy változásoknak előhirnöke látszik len-

ni; a nagy mérvben készitett jeles szerkezetü olaj-malom Samuel son és társtól (Hullból); a gáz-italszerek készitésére való gép Lachapelle és Glovertól (Párisban); a téglakészitő gépek Clayton de főleg kitünő jelességben a francziaországi gyárnok Cazenavetól; a Normandféle gép, mely a tengeri vizet ihatóvá csinálja; Spencer (az electrometallurgia feltálaloja), azután Danchells, Atkin és Dahlke szürő gépei, electromagnetikus világosság-csináló gépek a franczia Dubosgue, Berlióz meg az angol Holmestől, a Thiers és Lacassagnetól kiállitott „régulateur de lumiére électrique" stb. melyeknek hatása az élet annyi különböző oldalaira mindinkább kiderülend; a rendkűli figyelmet ébresztett különféle s jólhasználható sőrfözési hütő készülékek (réfrigérants de brasserie) melyek segélyével a must a legmelegebb időszakban is azonnal lehűtethetik s igy ez iparág egyik fontos technikai feladványa megoldható lészen; Farron és Jackson által kiállitott borpalaczk dugó gép, mely a bor épen tartására nézve oly főfontosságú; Todd kötélgyártó gépe, az amerikaiak által feltalált s most már nagy elterjedésnek örvendő varró-gépek, a közfigyelemmel szemlélt mosó-gép, mely a legmocskosb öltönydarabot egykét percz alatt tisztára mossa; Wheatstone electrikai gépe, melyel a tűzet a bányákban sziklák légberőpitésénél, tűzéri fegyverszereknél legnagyobb gyorsasággal lehet alkalmazni stb. Végre az egész világtárlat egyik legnevezetesb kiállitmányának tartott jégcsináló gép, mely az angol M. Harrison és a franczia Carré által feltalálva, D. Siebe (angol) és Mignon et Rouart (franczia) által állittatott ki, s oly szerkezettel bir, hogy rövid idő alatt közönséges vizből jég készitethetik, és pedig olykép, hogy (mint az angol gépnél történik) a hidegség az aether volatilisátiója által egy üres térnek s egy gőzgép által eszközölt compressiónak segélyével successiv condensationalis ügyfolyamon vezettetik keresztül; mig

a franczia eljárás (melyet újabban Cail tökélyesitett) annyiban eltérő, hogy a franczia gépben a volatile anyag az ammoniak, a tünemény pedig a meleg egyenes actiója alapján idéztetik elő, a nélkül hogy ez utóbbi külön erővé alakittatott volna. *)

c) Tudományos készülékek. Ezek sorában találkozunk mindenekelőtt a megszámithatlan sokaságú s jeles szerekezetű meteorologiai, astronomiai, és mikroskopiai eszközökkel, melyek különösen az angolok és a francziákban azután az olaszokban és németekben birják legkitünőbb mestereiket. Érdekesebbek egyebek közt Ross mikroskópjai és távcsővei, Naudet és Fastré thermometerei, Bardon távlátói, a több binoculár mikroskóp, Negretti és Zambra meteorologiai készülékei, a Kewi observatorium (Powele, Sealand, és Casetta által előállitott) gyönyörű eszközeinek (hévmérő, távcső, széliránymutató stb.) mintái, Horne és Thonwhaite üvegköszörületei a világosság polarisátiója feletti kisérletekre stb. A távirászat tekintetében az angolok közöl Varley mutatott fel valami újat, mig az utóbbi tiz évben tett valamennyi javitási mozzanatok az angol telegraphi társaság kiállitmányaiban szemlélhetők egybefoglalva, Wheatstone elmés szerkezetű házi telegraphjával meg Casalli távirdakészülékével, mely az eredeti irás formáit közli, s igy leirási hibától óv meg. Kiváló jelentőségű feltalálmány ez osztályban Königé (Párisban) melynek nyomán zengő testek hullamzásai feljegyeztetnek; Gavardnak, Bialonnak és ifj. Wagnernek pantographjai; Ausfeldt electrikai chranoskopja, Elsternek uj apparatusa a gáz világitási fokának meghatározására, az angol Shawnak perpetuum mobileje, Perrauxnak finom részeket megkülönböztető gépecskéje, Kavaliernek üveg-művei vegyészi munkálatokra, Voigtländer

*) L. Chevalier: Die moderne Industrie. 13. 14. 22. lap.

(Bécsből) jeles minőségű optikai szerei, Lenoirnak (szinte Bécsből) chemiai és physikai készülékei, egy olasztól (Gonellától) meg egy svédtől (Scheutz) kiállitott számoló-gép, a kölni Fesselnek nagy figyelmet gerjesztett myographionja, mely az idegmozgásokat és ideghatásokat feljegyzi, s az egész világkiállitás legérdekesb tárgyai egyikének nevezhető; végre a különféle typographiai és nyomdai készülékek és gépek, melyek tekintetében kivált a francziák, jelesül Dutartre és Alauzet, azután az angol Mitchell (nyomtató illetőleg betűszedő gépében) meg Siemens és Halske (gyórsirói gépükkel) mutattak fel oly remekeket, melyek a lefolyt 10 év alatt e téren is tett jelentékeny előmenetelnek tanubizonyságai.

d) A zeneszerek. Ezeket illetőleg kivált Francziaországban, Olaszországban, s Németországban, de egyszersmind az Austriai birodalomban is észrevehető haladás tapasztaltatott. Az angol készitményeket tekintve, ezek között legfeltünőbbek voltak a különnemű kisebb nagyobb orgonák, meg úgynev. harmoniumok, továbbá Alison, Bradwood és Kirkmann zongorái; a franczia osztályban jeleskedtek Saxe-nek európai hirű fuvó-zeneszerei, Erard zongorái, s Villaume hegedüi; az austriaiban (illetőleg Magyarban) Streichernek, Bösendorfernek, és (az e műszakban figyelmetérdemlő javitásokat feltüntető s dicséretekkel halmozott hazánkfiának) Beregszászynak zongoraremekei; Bittnernek meg Brandelnek (Pestről) jeles hegedüi, Bocknak Stornek és Stovassernek fuvószerei, Zieglernek (Bécsből) kitünő fuvolái stb.; mig egyébb államok közöl e szakosztályban kitünőleg Olaszország meg a Német- államok valának jeles kiállitmányok által képviselve.

e) Órák. Az órakészítésben mely az utóbbi évtizedben tetemes haladást tanusít, az egész kiállitáson

csak három ország szerepelt kitünő készítményekkel, jelesen Anglia, Frankhon, és a Schweitz, mint a mely államokban az órame sterség már régóta felette magas tökélypolczon áll. Legfigyelemre méltóbb remekeket az angolok közöl az ismeretes Dent s Bennet-féle czég, a francziák közöl Leroy, Oudin-Charpentier, és Bréguet, a schweitziek részéről Sordet és Coffranne (mindnyáján Genfből) állitott ki, a melyek között azután kiváló nagyságú órákkal, és a legtökélyetesb chronometerekkel ép úgy találkozunk, mint idő- és naptár-mutatókkal, a legcsinosb zsebórákkal, torony- és inga-órakkal. Nagy érdekeltséggel szemléltetett egyebek közt Shepherdnek (angol) electromágnetikai órája (milyen azonban már 1855-ben a párisi világtárlaton is mutattatott), Coffrannenak (schweitzi) nagystilbeni órája, mely a világ 22 nevezetesb fővárosára nézve mutatja az időt, Oudinnek (párisi) éneklő kolibrije óra alakban, Müllernek (schweitz) parányórája, mely egy századrész másodperczet is megkülönböztet, Delouche-nek (párisi) 30000 frankot érő astronomiai órája, mely a legtökélyetesb chronometer s csillagdák számára készült, stb. Nem maradtak egyébbiránt a németek és az ausztriai birodalom sem hátra az óra-készítés tekintetében, a mennyiben a berlini Tiedenek chronometerjei a legjelesb angol s franczia mesterekéivel versenyeznek, Felsing, Becker, Wiese (Schwarzwaldból) és mások hasónlag kitünő készítményekkel léptek a sorompókba; Marenzeller és Schönberger (bécsiek) jeles inga óráik érdemjellel is diszítettek, hazánkfia Kralik Samú (Pesti) pedig jeles szerkezetű astronomiai órájával elismerést vivott ki magának.

f) Fényképészet. Ez felette gazdagváltozatosságban volt a kiállitáson képviselve, valódi műremekeket azonban csak Francziaország, az Éjszakamerikai Unio, meg részben Austria állított ki, mint a mely államok az érdemjelleli kitüntetéseknél is első sorban jelenkeznek.

g) Sebészeti készülékek tekintetében, végre, Anglia Frankhon meg Austria tüntette ki magát. Ez utóbbiban a sebészeti s általában orvosi tudományok kifejlése és rendkül haladása az újabb időkben ezen irányban is jótékony befolyásunak bizonyult. — Egyéb idetartozó jeles anatomiai és chirurgiai szerek és minták közt közérdekkel fogadtatott s érdemjellel is diszítetett Czermák: laryngoskopikai készüléke; a nagyhirű bécsi boncztanárnak Hyrtlnek anotomiai präparatumjai, Leiter (bécsi) jeles orvosi és különösen sebészi eszközei és műszerei, és Hebra tanárnak ujszerkezetű fürdőkészüléke stb. *)

Harmadik Főosztály: Müipari Készítmények.

Mig a második főosztályban az emberi ipar és művészség legtekintélyesb eszközeit, gépközegeit, és műszereit ismertük meg: addig a harmadikban, vagyis a műipari czikkeket tartalmazóban, a nemesitő és átalakitó műszorgalom készítményei, jelesül a kézimesterség legalsó szakmáitól fel egész a legszövevényesb gyártási termelvényekig, voltak a közbirálat itélőszéke elébe hozva. — Az előbbeni és e jelen osztály áttekintésénél szembeszökő vala mindenekelőlt azok lényeges különbsége, sajátszerű jelleme. Mig ugyanis az előbbeni osztályban inkább a munkálodó és törekvő emberész és emberakarat erőfeszítését és erőközegeit, a folytonos küzdelmet, és a milliónyi akadályok következetes elháritására irányzott harczot a külhatalmak ellen, bámulta a szemlélő: addig ebben az osztályban már a munka és törekvés fényes eredményeivel, a nehéz tusák színről színre látható gyümölcseivel, az emberi ipar s szorgalom legváltozatosb idomu alkotványaival állott szemközt, melyek meg annyi hangosan szólló diadaljelek-

*) A számas szebbnél szebb kocsik kiállitói közt a francziák, angolok, meg a bécsi gyárnokok tüntették ki magukat.

ként sorakoztak egymás mellé. — Ha szükség volna a világtárlat három főosztályának egykét rövid szóba foglalt jellemzését adni, valóban azt lehetne mondani: hogy mig az elsőben a természet viselte a főszerepet, s a különböző égtájak physikai viszonyai és termelőerei jutottak leginkább kifejezésre: a másodikban pedig a gőzerő dämoni hatalma volt a legfőbb mozgató rugó: addig a jelen osztályban kiválólag az emberi ész- és műizlés meg az ügyesség szövetkezve a tökével, a határozó nyomatékú momentum, mint a mely az egésznek sajátlagos jellemét és külidomát kölcsönözte.

A mi az ez osztályba tartozó kiállítmányok általános jellemét illeti: azt lehet mondani, hogy az utóbb lefolyt évtized e téren is tetemes előhaladást és javításokat mutat fel. Egyfelől jelesűl, annyiban, a mennyiben korunk technikai és tudományi felfödözéseinek igen nagy része a műipar tökélyesedésére egyáltalában jotékonyan és termékenyitőleg hatott be, másfelől mennyiben a gyors és folytonos emelkedésben lévő népvagyonosság meg tőkegazdagság a finom és drága iparczikkek és műkészítmények iránti keresletet módfelett fokozta, s igy a magasb s fényűzelmi czélokra irányzott ipari termelésnek hatalmas lendületet is adott. Ide járulván az hogy legujabb időkben ép a tudomány és a művészet általánosb meghonosulása és elterjedése meg a mindenütt életbeléptetett technikai művészeti s ipari tanintézetek sükeres működése folytán, a nemesb műizlés és műérzék tekintetében szinte félre ismerhetlen haladás mutatkozik; másfelől meg a számos feltalálások a vegyészet a technologia s egyébb gyakorlati irányú ismeszakok terén, az összes termelési ügyfolyam mindinkábbi tökélyesedését, egyszerübb és sükeresb foganatosítását lehetségesitik. A műipari készítmények és a gyártás körében általában tapasztalható előmenetel végre igen nagy részben a napjainkban mesés terjedelmüvé vált, népeket népekkel a leggyorsabb a legegyszerübb s legolcsóbb érintkezésbe hozó szellemi és anyagi forgalom és köz-

lekedés mindinkábbi tökélyesbedésének tulajdonítható; mint a melynek következtében a haladás és a tudományi buvárlat minden termékeny mozzanatja a legrövidebb idő alatt a polgárosult népek közös kincsévé válik, a kereskedést akadályzó és korlátoló vámsorompók ledőlnek, a tőke és az értelmiség uralma minden oldalúlag elősegittetik, a szabadverseny és az ipari vetély pedig minden irányban lehetségessé tétetik.

Az ezen főosztályban különösen kitünt országokat illetőleg habozás nélkül azt állíthatni, hogy az összbenyomást véve kiindulási pontul, legelső sorban Francziaország, azután Anglia és Belgiom áll, még Porosz- és Szászország, valamint Austria a másodrendű államokat képezik, a többiek között pedig csak egyik másik műipari czikkre vagy műszorgalmi ágra nézve tapasztalható különös kitünőség, mint azt például a Schweitzről, Olaszhonról, Hollandiáról vagy Törökországról, vagy a keletindiai angol tartományokról mondhatni. — A mi az Ausztriai birodalmat különösen illeti, ennek szereplése a londoni világkiállításon ez osztályban több irányban fényesebbnek nevezhető, mint a gépek osztályában, a mennyiben nagyváltozatosságú műipari készítményeinek némely ágában nem csak jeles minőségű hanem valóban tökélyetes s a hason franczia angol s belga készítményekkel versenyezhető termelvényeket mutatott fel, s a mennyiben (legalább viszonylag) portékáinak olcsóbb s jútányosb áraiban is oly fontos nyomatékú fölényben jelentkezett sok más országok irányában, hogy a világpiaczokoni verseny egyes ipari czikkekkel reája nézve napjainkban félelmetesnek már alig nevezhető. Emliteni sem szükséges egyébbiránt azt, hogy e diszes állást a világkiállitáson leginkább a birodalom nyugati korona országainak: Csehorszagnak, Morva-Sileziának, Lombard-Velenczének meg Alsó Austriának köszöni, s hogy hazánk, mint kitünőleg földmüvelési állam, hol a nemesb ipari productio még csak zsengéiben vagyon,

ebben az irányban a monarchia első rendü korona tartományai közt nem jelentkezett; úgy mint azt az első főosztályba tartozó kiállitmányok igen nagy részére vonatkozólag minden tartozkodás nélkül állithatni.

Lássuk már most, az egyes műszorgalmi szakokat és ágakat különösen, és ugyan

I.) A szöveteket, jelesül a pamut, a len, a selyem, és gyapjukészitményeket. — Az európai műipar e nagyfontosságú szakainak majdnem mindegyike bizonyos népek által vagyon kitünőleg s kiváló tökélyetességben képviselve. Igy péld. pamutkészitmények tekintetében a pálma kétségkivül Angliáé, gyolcs- és fehérnemüekre nézve Ausztriáé, Belgiomé és Angliáé, selyem- s finom bársony-áruk tekintetében Frankhon, és Poroszországé, posztókra nézve pedig a vámegyleté és Ausztriáé. — A pamutárukat különösen illetőleg, ezek 55 angol, 42 belga, 23 ausztriai, 36 német, 20 schweitzi, 12 olasz s néhány franczia czég által voltak kiállitva, s szólló bizonyságot tettek a felől, hogy habár lényeges ujítások ez irányban nem történtek is, de azért az iparág stationär mégse maradt, a mennyiben a készitmények jelenleg sokkal változatosbbak s minden rangu és rendü egyének igényeikhez és vásárlási erejéhőz alkalmazkodók, másfelől gyártásuk sokkal tökélyetesb mustrák nyomán történik, a mi különösen az Angliában meg egyébb cultur-államokban általánosan elterjedő műiskolák rajz- és festészeti intézeteknek tulajdonitandó. — A pamutczikkek jeles minőségbeni előállitásának fortélyai egyébbiránt a szárazföld többi népei, jelesül a belgák meg a németek által is már ismertetnek, sőt hogy Ausztria sem áll e tekintetben már alacsony polczon, kiviláglik több érdemjellel is diszített (többnyire csehországi és alsó-ausztriai) czégjeinek (p. o. Förster, Richter, Spitzer, Klaus, Burkhardt, Garber,

Lang, Brevillier, Pottendorfi gyár) valóban jeles és nem ép felette drága termelvényeikből. — A mi a gyolcs- és len-szöveteket illeti, gyönyörü készitményeket állitott ki Csehország meg Silezia több kerülete, Belgiom nehány iparbuzditó társulata, s egykét német (jelesül bielefeldi) czég, meg Anglia, mely utóbbi úgylátszik már a continens ez iránybani supprematiája alól is fölmentette magát, a mennyiben rövid idővel ezelőtt gyolcs- és damastfélékben csak harmadrangú országnak ismertetett, a mostani kiállitáson pedig bámulatos tökélyü készitmények által volt képviselve, a melyekből legyen elég a britt gyárak kitünő kárpitjaikat, szönyegeiket, és damast-czikkeiket kiemelni. A többi államok között kiváló szerepet e szakban egysem viselt, még Hollandia sem, mely egyébbiránt gyolcsnemüekben mindég az első rangú országok közt emlittetett. — Valóban meglepő és általános érdekeltséget költő kiállitási-osztályt képeztek azonban a selyem- és bársonyszövetek és készitmények, melyek a legnagyobb változatosságban, s megragadó szépségü szinvegyületben kiválólag a Francziák, azután az Olaszok és Angolok meg a Poroszok által valának kitáralva. A pálma ez osztályban, mit emlitenünk se kell, a franczia (különösen lyoni) gyárnokoké, mint a kik izletes elegans s valóban szemkápráztató selyem öltöny-készitményeik, viritó élénk szinezetű butorkelméik, nehéz selyem-szönyegeik és kárpitjaik, királyi fényűzési igényeket is meghaladó különnemü selyemékitményeikkel épenúgy mint európa szerte hirben álló gobelinjeik és bársony-műveikkel az összes világtárlat legérdekesb osztályai egyikét állitották elő. — Utánuk nyomban következnek a porosz crefeldi barmeni és elberfeldi gyárak, mint a melyek valamennyi kiállitók közt legnagyobb sükerrel versenyeztek a francziákkal, mig másfelől az olaszok, kiknél a selyemtenyésztés és feldolgozás évszázadok óta képezi egyikét a legtölyetesbben űzött nemzeti iparágaknak,

sorakoztak közvetlenül a győztesek mellé. A mi az angolokat illeti, ezek ez osztályban nem állanak ugyan az első rendű népek közt, de ernyedetlen szorgalom s erőfeszitéssel vannak azon, hogy ezen szakban is felküzdjék magukat a vezérországok körébe, s 62 kiállitójuk valóban bámulatos haladást tanusit az 1851 és 1855-ki kiállitások irányában; sőt annyiban már most is túlszárnyalták a francziákat, hogy a chinai és japani selyem feldolgozásában ez utóbbiaknál sokkal szerencsésebbek. — Ausztriát illetőleg, ez is dicséretesen szerepelt idetartozó készitményeivel, a mennyiben egykét czége, jelesül az európaszerte tekintélyben álló s a világ elsőrangú szőnyeg-gyárnokai közé tartozó (bécsi) Haase és fiai, azután Bujatti, Hornbostel, Woitech (az ismeretes bécsi hadzászlókészitő) Arbesser és Frischling valóban kitünő minőségü selyem-árukat, szalagokat, bútorkelméket stb. mutattak fel, melyek ez iránybani haladását a monarchiának minden kétségen felül helyezték. — A mi a gyapjukészitményeket illeti, ezek osztályában a legkülönbözőbb minőségü és finomságu posztók szerepeltek leginkább, az egyes országok közől pedig kiválókép a német vámegylet meg Ausztria vivta ki a legnagyobb érdemeket magának. Akár ugyanis a kelme belső soliditását és jóságát, akár külső formáját és árát tekintsük, ezen országokbóli kiállitóknak kell odaitélnünk a pálmát, habár nem is tagadhatni azt, hogy Frankhon, Belgiom, és Anglia is igen nagy és fényessükerü erőfeszitéseket tett, hiréhez illő termelvényekkel s tetemes mennyiségü kiállitmányokkal a sorompóba léphetni. Ausztriára nézve, mely e szakban számas eléggé ismeretes brünni, reichenbergi, bécsi czégei által volt képviseltetve, a szóbanforgó iparczikkek tekintetében a londoni világtárlat azon meggyőződést szülheti, hogy a munkások és munkagépek tökélyesedése s haladásával karöltve járó olcsó productiojánál fogva bármely europai forgalompiaczon a versenyzés ezentúl ez állam-

ra nézve könnyü lészen, s hogy gazdag s változatos gyapjutermelésében s ennek okszerü feldolgozásában kiviteli kereskedésének legnyereségesb s legbiztosb segédrugói egyikét birja. — Hazánkat illetőleg, fájdalom, ez osztályban kevés figyelemreméltót mutathattunk fel, egyedűli kivételével a dicséretes emlitésre méltónak is felismert gátsi posztógyár készitményeit, melyek valóban jeles minőségben voltak kiállitva, s félrenemismerhető haladás bizonyságjeleit nyujták. A mi a többi népeket illeti, ezek közől különösen Keletindia gyönyörü s hihetetlen finomságu szöveteivel, Törökország gazdaghimzetü s élénk szinvegyületü szőnyegei s keleti fényüzelmi czikkeível, Görögország egyes jeles minőségü selyem-készitményekkel vivott ki magának elismerést. — Az ez osztályba sorolt tárgyak, és készitmények között nagyobb fontosságúaknak nevezhetők még a nehéz-szövetekből készült szőnyegek a melyek tekintetében (mint már emlitteték) a bécsi Haasféle czég, azután több franczia, meg angol gyár, s jelesül Chrossley és fiai (Halifaxból) Templetoné (Glasgowból) és Jacksoné meg Grahamé (Londonból) jeleskedék; — mig másfelől a finom csipkék költöttek különös érdekeltséget, a mely iparszakban Belgiom, s különösen a brabanti kerület vonta ismét (mint mindenkor) magára a közbámulatot remek készitményeivel. Ámbár másrészt félreismerhetlen az is, hogy a legujabb időben a gépekkeli csipkegyártás is módfelett tökélyesbedett, s például egy angol (nottinghami) meg egy franczia (calais-i) gyár oly jeles czikkeket állitott ki, hogy a megkülönböztetés brüsseli kézi- és a gépi csipkék közt csak avatott szemeknek sikerült.

Ha már most az e pont alatt elősorolt kiállitmányokra nézve a haladási mozzanatokat kivánjuk constatirozni, a következő eredményekre jutunk. Mindenek felett feltünő a mélyenható befolyás, melyet

a gépek és munkaközegek legújabb időbeni tökélyesbedése az ipari készitmények tökélyesb minőség, s formábani előállitására gyakorolt. Nem akarok többre utalni mint a megjavitott szövő gépek és készülékekre, az ugynev. excentrikus vésést (Gravirung) eszközlő hengergépre (Walzenstechmaschine), az electrikus folyanyt nyomtatóhengereni rajzolatok előhozására alkalmazó új készülékre, stb. Ép igy utaltatott máshelyütt arra, hogy a vegyészet rendküli haladása folytán legújabban a műiparban ezerszeres alkalmazásra találó szinek s szinanyagok (illetőleg präparatumok) találtattak fel, melyek közől legyen elég a lokoót vagy chinazöldet, a mur-exidet, a chrónzöldet, a rosanilint, fuchsint, azaleint, alizarint, pincoffint, magentát stb. emliteni. — Szembeszökő javitást képez végül a műipari gyártmányok mindinkább tökélyesb rajz-minták szerinti előállitása, valamint a tökélyesitett appretirozási módok, meg azon számos első pillanatra ugyan jelentékteleneknek látszó de a gyakorlatban igen is fontos szerepet játszó felfödözések a termelési processus egyes fogásai és fortélyai körül, melyek végtekintetben a készitmény tökélyetesb olcsóbb könnyebb s tetszetősb formábani előállitására közvetett vagy közvetlen befolyást gyakorolnak. — Nem lehet végre hallgatással mellőzni e helyütt azon ujonnan felfödözött anyagokat melyek szövetek, durvább s olcsóbbféle szőnyegek, takarók stb. készitésére kezdenek használtatni, s egészen uj ipar- és keresetágaknak alapjaivá válnak, milyen például a mindinkább ismeretessé való jute, meg a már érintett s gummi meg guttaperchavegyületből állé camptulicon melyből több figyelemreméltó kiállitmányok valának láthatók a világtárlat angol és franczia osztályában.

II.) Öltözéktárgyak, Bőrmunkák, Fanemíík, Papir- és Könyvkötési müvek. Ebben az osztályban már nem lehet úgy mint az előbbeniben

bizonyos országokat mint kizárolag hangadókat kijelölni. Tekintve jelesül a bőrgyártást meg a bőrből készitett műipari czikkeket, azt tapasztalni, hogy e (gazdagon s nagy változatosságban képviselt) szakmában legelső helyen Francziaország, Belgiom, meg a Német vámegylet tündöklik, ezek után pedig azonnal Anglia, Ausztria (mely utóbbi az utolsó évtizedben e szakban észrevehetőleg előrehaladott) valamint az amerikai Unió (az ugynev. amerikai bőrrel) szerepelt. Nem csekély érdekkel és megelégedéssel szemlélhette a szakember a kiállitáson a legkülönneműbb, finom és egyszerű, fénymázas és szines bőröket, meg bőrből készült változatos házi eszközöket és szereket, útitáskák és bőröndöket, lábbeli és öltözéki készitményeket, melyek tömegesen s gazdag választékban valának az érintett országok illető osztályaikban kitáralva. Különösen feltünő volt pedig gyors előmenetele a német vámegyletnek e tekintetben, mint a mely 1851 és 1855 óta productióját nem csak megkétszerezte, hanem oly mértékben tökélyesitette, hogy mind soliditás és külső csin, mind árak tekintetében a nyugati álladalmakkal a versenyt kiállhatja. Ausztria részéről nehány cseh, alsóausztriai, és gráczi iparos meg gyárnok tüntette ki magát, sőt a mi a bőrkészitményeket illeti, hazánk sem maradt egészen hátra, a mennyiben nehány éremmel is kitüntetett kiállitmánya volt a világtárlaton, jelesül Mannsschönnek pesti bőrmunkakészitőnek nehány iparczikkei, Vadásznak ismeretes jelességű lábbelijei stb. — Magának a bőrnek készitésében az új időkben lényeges javitás nem merült fel, s a mult évtizedben inditványba hozott többrendbeli ujitások, p o. a bőr-készités gyorsitása és egyszerüsitésére nézve az ugynez. gyors-cserzési módszer alapján, mindekkoráig nagy elismerésre nem találtak.

— A mi a famunkákat illeti, ezek szinte igen kitünő módon voltak a világtárlaton képviselve. A kü-

lönféle kiállitmányok között, melyek ide tartoznak, legnagyobb figyelmet a szebbnél szebb bútorok, asztalok, ágyak, almáriomok, ezután könyvtárszekrények, s oltárépitmények, gerjesztettek, mint megannyi remekpéldái az e nembeli iparág magas tökélyetességi fokának. Az egyes népek közől e szakban első sorban a francziák tündöklöttek, mint a kik finom izlésük szellemdús s leleményes diszitményeiknél fogva valóban páratlanul álltak vetélytársaik körében. Második sorban azután Ausztia, Belgiom, meg a Németvámegylet jelenkezett, mint a melyek szinte dicséretes tanujelét nyujták ujolagos haladásuknak; a mit ugyan Angliáról is mondhatni, de csak azon megszoritással, hogy a brittek minden erőlködéseiknek daczára sem képesek ez ágban valamivel magasb tökély-polczra vergődni, s hogy például műasztalosságuk még folyvást olyan, hogy izlést, finomabb felfogást nélkülöz, s mindenben a nehézkesség s merevenség visszásan szembeötlő bélyegét hordja magán. — Tekintve különösen a francziák famüveit, azon megismerésre jutunk, hogy kivált a legujabban felkapott mesterséges műfaragványok bútorokon általok a legszebb s legtökélyesb formákban alkalmaztatnak. Legyen elég a sok kiállitó közől csak Gueret testvéreknek (Párisból) Prygnot meg Carriernek (szinte) továbbá Chaix gyárnoknak gyönyörü bútoraira és könyvszekrényeire utalnom. — A belgák közől többen, de kiválólag Goyer küldött jeles minőségü asztalos és bútor munkákat, mig az angolok osztályában Jackson és Graham, Collmann meg Gillow, és Lamb kiállitmányai vonták magukra a figyelmet. A német államok közől Berlin, Hamburg, Mainz, és Würzburg tüntette ki magát bútorkészitményekkel, melyek közt Lovinsonnak, Wernernek, és Bieglheinnek gyárai legelső helyen állottak, mig a gothikus stilű mobiliák Foreythtől valának legtökélyesben képviselve. — De mindezek mellett Ausztria, s jelesül a bécsi famun-

ka-gyárnokok is igen előkelő polczon jelenkeztek. Legyen egyebek közt elég fölemlitenem Thonetnek bútor-készitményeit meghajtott fából, Mannsteinnek bútor-műveit, Schmidt udvari asztalosnak munkáit, Kramernek almáriomjait; mig Honunk ez ágban csak egy kitünő mester által volt képviselve jelesül a jóhirben álló zirtzi műasztalos Wilde által, a ki a zirtzi apátság könyvtárát valódi műizléssel s elismerést érdemlő soliditással állitotta elő, s a kiállitáson egy pár érdemjellel is diszitett chiffonnal jelent meg. — A többi államak közől még csak Spanyolország és Keletindia, mely utóbbi ébenfából, s sok más értékes fanemekből faragványokat állitott ki, — emlitésre méltó. — A Papir-gyártás és Papir-készités az utóbbi években szinte tekintélyes lendületet vön. Egyfelől jelesül annyiban a mennyiben a finomabb papir fogyasztása általánosan növekedő arányban nyilatkozik, másfelől a mennyiben uj papirkészitési anyagok jöttek használatba, úgy hogy már jelesül fa, szalma, kukoriczalevelek, jute, meg aloe- és agaveszálagok is dolgoztatnak fel az eddig kizárólag alkalmazott (egyébbiránt mégis legjobb s legczélszerübb) rongyok mellett. — A különböző országok közt papirgyártás tekintetében elsőhelyen Anglia (mely egyébbiránt igen keveset állitott ki) meg Frankhonnal találkozunk, mint a melyeknek készitménye szépsége tekintetében épugy jeleskedik mint soliditás gazdág választékosság és tartandóságra nézve. Utánok következett Németország, Hollandia, Toskana, meg Ausztria, utóbbi Leidersdorf (alsó Ausztriából) Lorencz testvérek (Csehországból) Smith, és Meynier (Fiuméból) papirgyárai által kitünőleg vala képviselve, s illő elismerést aratott. A papir-gyártmányokkal szoros összefüggésben jelenkezik egyfelől a könyvkötészet, másfelől azon számos fényűzési és ékitményi tárgyak készitése, melyek a papir különböző módoni feldolgozásán és idomitásán alapszanak. E szakmában Frank-

hon meg Ausztria tündöklött a világtárlaton első sorban, a mennyiben izletesség, soliditás, ügyes kivitel tekintetében sem az angolok sem a németek sem a belgák vagy olaszok e két ország kiállitóival nem vetekedhettek. A két vezér-ország egybehasonlitása pedig azon megismerésre vezet, hogy mig a tulajdonképeni fényűzelmi könyvkötésben Frankhoné az elsőbbség, addig a többi kötési- s diszpapirmüvekben az Ausztriaiak, jelesül a bécsiek a legkitünőbb mesterek, mint a kiknek készitményei jelenleg már a legelsö európai piaczokon nyertek polgárjogot. Hogy egyébbiránt Ausztria e fényes föllépésénél az érintett szakmában, honunk is dicséretesen volt az ismeretes Posnerféle diszművek, s könyvkötési remekek által képviselve, emliteni sem szükséges, s csak sajnálni lehet, hogy hazánk más két kitünő mestere a könyvkötésben (Kuhárszky Győrből meg Lang Budáról) a világkiállitásról elmaradt. A mi végre az öltözéktárgyakat illeti, a legujabb londoni világtárlat különösen feltünő ujítási mozzanatokat nem mutatott ugyan fel, de annyiban mégis haladást tanusított, a mennyiben az öltözékek készitésében az izlés, a helyes arányosság, a gyakorlati czélszerűség párosulva külcsinnal mindinkább jobban helyet foglalni látszik; habár másfelől a rendkivül magas árak minden e nemü iparczikkekben szinte el nem kerülheték a szemlélő figyelmét. A különböző népek közti versenyzést e szakban illetőleg, azt lehet mondani hogy a francziák a diadalmasok, mint a kiknek szabó-készitményeik, keztyüik, czipőik, st. valóban magas tökélyfokot árulnak el. A többi országok közől azonban legközelebb Ausztria (jeles minőségü Krachféle czikkeivel)) meg Anglia jár, mint a melynek e szakbeli mesteremberei igen kitünő dolgozatokat mutattak fel, sőt egyesekben még a francziákat felül is multák. Honunkat különösen tekintve ez osztályban mi is (kivált néhány magyar diszöltönynyel) érdeket gerjesztő módon szerepeltünk, s egyik másik pesti mester, p. o. Vadász,

Jámbor, Ginthner, Bodnár, Malatinszky stb. szólló tanuságot tőnek a felől, hogy mi sem vagyunk egészen hijában kitünő képzettségü s illő készültségü szakembereknek.

III.) Az eddigieknél nem kisebb fontosságu osztálya vala a műipari fősectiónak a vas- és bronczkészitmények meg az ékszerek. Lássuk legelőször a vaskészitményeket. Ezek osztályában legjelesb s kiváló érdekü tárgyak voltak a gazdagékitményü rostélyzatok, a legkülönbözőbb házi eszközök, és munkaszerek, a csinos idomú kályha- és kandallóművek, a szebbnél szebb fegyverek, a vasból készült bútornemük, oszlopok, és szobrok, az ismeretes vaspénztárak, kés- s egyébb metszőszerek, sőt itt ott bámulatos nagyságú állatok, szekrények, emberi alakok, oltárok, feszületek, stb. melyeknek átnézete a szemlétőt valóban álmélkodásra ragadta az emberi ész leleményesség és ügyesség ily magas foka, ily öntudatos és fényes sükerü nyilatkozata felett. A mi az egyes népeket illeti, ezek közöl e szakmában: leginkább az Angolok, a Francziák, a Belgák, meg a Poroszok tüntették ki magukat, olykép jelesül, hogy Anglia készitményei kiválólag tömegszerüségök, s aránylagos olcsóságuknál, Belgioméi soliditás, és egyes tekintetekben igazi tökélyetességüknél, Francziaországéi páratlan csin izlés külszépség de szerfeletti drágaságuknál fogva vonták magukra a figyelmet; Poroszország Ausztria meg némely egyébb állam műiparosai pedig az előttük álló jeles példányok szerencsés utánzása által iparkodtak elismerést szerezni. A mi különösen Ausztriát illeti, ez a szóbanforgó iparczikkek tekintetében az emlitett négy fő országgal nagyban és egészbenvéve mindekkoráig a versenyre eléggé megerősbödöttnek nem nevezhető, a mi sok tekintetben fájlalandó, miután az anyag és egyébb előföltételek illő minőségben és mennyegben rendelkezésre állanak. A mi azonban egyes készit-

ménynemeket illet, nemcsak kitünő polczon áll hanem egyik másikát a vezérországok közől túl is szárnyalja. — Messze vezetne bennünket e helyütt mindazon vasmű-készítők névszerínti elősorolása, kik érdemjellel diszitettek, s csak némelyekre hivatkozunk; igy például az angolok közt mindenek felett kitüntek: Bennett, Glass, Elliot, Elkington, Hill, Maxwell, Nettlefold, Watkin, Hegwood, Griffiths, Siebe; — a francziák közől: Baudon, Brüard, Pecquiére, Fiches, Létrange, Barbédienne, Clavier, Masson, Sicard, Tarpin, Wovisot; — a belgák közől Darvans, Orban, Delloge-Masson, Godefroy, Tremouraux testvérek és Nicaise; a poroszok közől: a királyi berlini öntőde, az Einsiedelni gyár, Diebitsch, Ilsenburg gróf gyára, Péters, Epstein, Witte stb. az olaszok közől: Franci (Sienából), mig az osztrák birodalmi kiállitók közől különösen Werthheim és Wiese ismeretes tűz-hatlan vaspénztár készitők, Bartelmus csehországi vas-edénygyártó, Dittmár, Fernkorn szobrász, Hollenbach bronzemunkák készitője, Winkler a jeles lakat és zárgyártó, és hazánkfia Ganz (öntött vasbóli vasutkerekeinél fogva) meg Feivel arattak különös elismerést a kiállitási biráló választmány előtt. Eltekintve ez utóbbi államra nézve azon már fenntebb is megérintett productio-ágtól, mely a maga nemében páratlanul állott az egész világtárlatban, t. i. a leobeni iparkamara által gyűjteményesen kiállitott steyerországi kaszák és Steyer városától kiállitott aczélmunkák és aczél-metsző szerek, melyek az anyag rendkűli jósága meg a feldolgozás kiváló jelessége felől tanuskodtak, s bizonyosan nem kis mértékben járultak Ausztria ez iránybani tekíntélyének a külföldieknéli előmozditásához.

A kivált finomabb és értékesebb vas-készitményekkel nemritkán szoros összefüggésben s vegyületben voltak a tárlaton szemlélhetők a legkülönbözőbb bronz-

készitmények, és diszítési tárgyak. A bronz-ipar egyike azoknak, a melyek ujabb időben, kitünőleg a francziák meg angolok által hévvel felkaroltatva igen nagy lendületet vettek, s meglehetős tökélypolczra is emelkedtek. A bronzművek és ékitmények jelesen napjainkban, kivált Francziaországban, szerfeletti elterjedésnek örvendenek, úgy annyira, hogy alig léteznek köz-diszitési készületek, finomabb bútornemük, házi szerek, s fényüzelmi tárgyak, melyek bronz-kirakatokkal, alakokkal, stb. ellátva nem volnának. Legnagyobb mesterek pedig e szakban, minden kételyen kivül a francziák, a kiknek egyes iparosaik már 1851-ben és 1855-ben is a közfigyelmet magukra vonták. Igy egyebek közt a majdnem 50 lépésnyi hosszuságra terjedő kiállitmányaival a párisi bronzműkészitő Barbédienne, a ki ez ágát a finomabb műiparnak, támogatva nagytehetségü mintázók és rajzolók által, valóban bámulatos tökélypolczra emelte, s egyebek közt Napoleon herczeg tulajdonát képző (ugynevezett pompejáni házhoz tartozó) szobabútor és ékitmény-szerek kiállitásával az egész tárlat legvonzóbb tárgyai egyikét mutatta be a világnak. Ép ily irányban tündöklők Marchand, Méne, Barbézat, Gautier, Lemaire, Lerolle franczia iparosok utánzott antik etruski edények, lámpák, ingák, házi szereket stb. képző bronz-készitményeikkel, állat- s emberalakjaikkal, drága luxus-diszitményeikkel stb. — Az angoloknál legújabb időben szinte divattá kezd válni a bronz-készitmények vásárlása és nagyobb terjedelembeni előállitása; a francziákkal azonban e téren távolról sem versenyezhetnek. Legkitünőbb képviselője itt e szaknak Elkington, a ki már 1855-ben a párisi világiparkiállitáson is figyelmet gerjesztett, s legujabban előkelőleg ezüstedények tömeges productiójára adta magát. A mi a többi népeket illeti, ezek közől csak a belgák tanusitanak e szakban is tekintélyesb haladást, azután Poroszhon, melyben a nagy hirü királyi öntőde Berlinben ez

irányban is sok jeles művet állit elő. Egyébbiránt azt kell mondani, hogy Németország és Ausztria e tekintetben még messze hátra vagyon, s a Francziák felsőbbségét föltétlenül elismerni kényszerül. Szerencsés versenytársai azonban az angolok meg francziáknak a németek meg ausztriaiak a finomabb nemes-érczkészitmények meg a drága ékszerek tekintetében. Igy Francziaország mellett, a mely mint minden egyébb fényüzelmi jószágok tekintetében úgy ez irányban is valóban kitünő módon szerepelt, Anglia ép úgy mint Itália, vagy Ausztria, minden erőfeszitéssel azon volt szebbnél szebb ékszerek, drágakövek, arany- és ezüstművek, ékitmények, edények stb. kitárlása által a közönség figyelmét magához lánczolni, műizlésének, s mesteri ügyességének, tanupéldáit nyujtani. A londoni világiparkiállitás ékszerosztálya valódi fénykirakata volt mindannak a mit korunk anyagias, élvezetvágyó, sok tekintetben túlfinomult civilisatiója drágaságokban és luxus-jószágokban csak felmutatni képes. A mi a kiállitókat illeti, ezek között jeleskednek a franczia Christophle, a ki már 1851 és 1855-ben is főszereplőként tünt ki, azóta finom felfogás, kivitel és igazi műizlés tekintetében tetemes haladást tanusít s a jelen kiállitásban valóban mesés tömegű értéktárgyakkal jelent meg, melyek között a legtöbb figyelem azon gazdag arany és ezüst asztali-ékre forditatott, mely egy 20 láb hosszuságú hajót több személyekkel stb. képez s a párisi „Hotel de Ville“ tulajdona. Chrisztophle mellett tündökölnek az angol Hunt és Roskell rendküli gazdag ékszerremekeikkel, Tennant drága ékkőgyűjteményével, Hankock 80 ezer font sterl. érő nyakékszerével, valamint London és Ryder nagy smaragdjai és rubinjaival; a porosz Meves, Sy, Wagner, Friedeberg, meg a frankfurti meg pforzheimi ékszerészek mesés gazdagságú gyöngy- s drágakő kirakataikkal, a bécsi Kobeck, Netz, Grohmann, Bolzani gyémánt-nőfejdiszek, gyémántgyűrűik és kü-

lönböző finomul készitett arany és drágakövekbőli ékműveikkel, Egger pesti aranyműves szépen s izletesen előállitott aranyékszerekkel, a belga Dufour és Bros, a franczia Fannières, Duponchel, Caillot, Rouvenant, Wiese, Gueyton felülmulhatlan szépségü gyémánt- és arany diszműveikkel stb; végre az olaszok közől Pistrucci, Odelli, Mellerio, az oroszok közől: Sazikof, Verkhofzef, a schweitziak közől: Dubois, és Rossel meg fia többrendbeli jeles áruczikkeikkel.

Nagy érdekeltséggel vizsgált osztályát a műipari főszaknak a kőagyag- meg porcellánedények és készitmények képezték, a melyek a jelen kiállitáson minden eddigi kiállitásokat felülmuló sokaság- és gazdag változatosságban voltak kitáralva. A kiállitók száma e szakban közel 200-ra rugott, s belőle 68 magára Angolországra, 39 Francziaországra, 26 Poroszországra, 13 Italiára, és 9 az Ausztriai birodalomra jutott. A mi az egyes népeket illeti, azt lehet mondanunk, hogy első helyen ez iparágban is a Francziákkal találkozunk, mint a kik világhirü s a maga nemében páratlanul álló Sèvres-i remekműveikkel valóban irigyletes tökélypolczon jelenkeznek; habár másrészt nem alaptalan szakembereknek azon nyilatkozata, miszerint 1855 óta a (császári) sevresi gyár feltünő haladást nem tön, s a többi (e szakban jeleskedő) népek által egyik másik irányban már tökélyesen eléretett. Különösen feltünő az, hogy több ujitások (p. o. a szinvegyületben, uj szinek előállitásában) határozottan nem-sikerültnek nevezhetők, s hogy a világ első mestereinek e szakban, a Chinaiaknak eljárása, mely a tárgyakon a festésnek szivárványszerü összefolyását s vegyületét oly szerencsésen idézi elő, teljesen még elnem tanultatott azoktól. Jeles készitményeket (p. o. vázokat, asztalékitményeket, különnemü edényeket stb.) állitottak ki egyébbiránt más franczia magán-gyárnokok is, igy jelesen Lahoche (párisi) Ménard, Rousseau, kik

mindannyian kiválólag a decorativ jellemet müvelik e szakban. A második helyen találkozunk az angolokkal, a kiknek kőanyag- és porczellán (Wedgwood) készitményeik már régóta ismeretesek s tekintélyben állók. Legnagyobb figyelmet költöttek a britt kiállitók közől Minton, a kit „az angol ceramika királyjának" neveznek, már fentebb emlitett nagy majolika-fontainejével, szines tégláival; Wedgwood gazdag ékitményü majolika-czikkeivel, s a régfenálló gyár különnemü készitményeinek gyűjteményével, a nagy hirben álló Rose, kinél London városa a francziák császárjának megvendéglésére szükséglett gyönyörü asztalnemüeket készitette, de különösen olcsóbb árairól is ismeretes; James Duke, Lorkett, Brown, meg főleg Copeland, a ki elláthatlan sokaságú edények, háziszerek stb. mellett egy kolossál öblönyt (vázát) állitott ki, mely az egész kiállitásnak e nembeli remekei közt az elsőnek nevezhető. — A harmadik helyen állanak a Németek, jelesül Poroszország, kiváló szépségü és tökélyességü berlini készitményeival meg Szászhon jóhirben álló Meisseni porczellán-edényeivel s finom fényüzelmi tárgyaival; a mely utóbbiakban azonban, mondhatni, semmi haladás sem mutatkozik, s a rococo-stil nagyon is visszásan hat az e tekintetben annyi magas-tökélyü czikkek szemléletéhez szokott szakemberre. A közönséges kőedények nagy választékban voltak kiállitva az angolok osztályán kivül az olasz meg a francczia iparosok által, s a mi különösen az utóbbiakat illeti, ezek ez irányban is mind tökélyesb termelvényt iparkodnak adni, de soliditás és (aránylagos) olcsóság tekintetében az angolokkal e téren még a versenyt alig képesek kiállani. — A mi végre az Ausztriai birodalmat illeti, ez a szóban forgó osztályban szinte kitünő módon szerepelt, habár készitményei (eltekintve olcsóbb áraiktól) a sévresi a berlini vagy az angol jobbféle czégek termékeivel a versenyt nem is állhatják ki. A mi különösen a porczellán-ipart illeti, ez leginkább Karls-

bad környékén létező gyárak meg a bécsi állami porczellángyárból kikerült czikkek által vala képviselve, mely utóbbiakról szinte azt lehet körülbelül mondani, a mit előbb a meisseni gyárról mondottunk. Diszes helyet foglalt el ellenben hazánk a porczellángyártási osztályban Fischer Móritznak herendi gyárából kikerült jeles minőségü készitményeivel, a melyekről már jóval ezelőtt a nagy Humboldt oly elismerőleg nyilatkozott, most pedig egy jeles szakember egyebekközt azt mondá, hogy a kiállitott nagyöblönyön a valódi chinai zöld sokkal jobban van eltalálva mint magukon a sévresi edényeken, több franczia és belga tudosító pedig egyenesen az ausztriai birodalom műipari-osztályának legszebb s legfigyelemreméltóbb kiállitmányai közé sorolta. A kő- s porczellánedények készitésében mutatkozó haladás az 1851-ki és 1855-ki világkiállitásokkal szemközt, előkelőleg abban áll, hogy az idomitás most már gépekkel is történik, égetőfa helyett kőszén használtatik, az agyagtömegnek a formába-öntésénél a légnyomat alkalmaztatik, a metallikus szinek vegyitésére gázok és éleny is használtatik, a lithochromia (vagy szines kőnyomat) tetemesen tökélyesbittetett stb.

A kő- s agyagbóli készitményekkel némi rokonságban álló Üveg-gyártmányok szinte kitünő módon voltak képviselve a legujabb kiállitáson. Feltünő jelenség az üvegiparban az, hogy ez az utóbb lefolyt században Európa különböző országain ált folytonos vándorlásban vagyon, igy Velenczéből, hol legelőször legtökélyesben üzetett, átment Csehországba, innen Németországba, azután Frankhonba, Belgiomba, meg Angolországba. Daczára egyébbiránt e körülménynek, mégis azt lehet mondani, hogy Ausztria, jelesül csehországi üveg-készitményeivel, még most is mindég kitünő helyet foglal ez iparágban, s hogy daczára annak, hogy a legujabb

időkben Frankhon Anglia, de főleg Belgiom a világpiaczokról lenyomni kezdte, tartós, solid, s olcsó készitményeivel mindég biztos kelendőségre számolhat, s ernyedetlen szorgalommal s a készitésmód tökélyesbitése alapján elvesztett positióját a világforgalomban ismét visszaszerezheti. Figyelemre méltó egyébbiránt az üveggyártás legujabbkori tökélyesitésére nézve azon Frankhonban Bontemps által tett fölfedezés, mely szerint krystálüveg az ólom és kovasav helyett zink és borax alkalmazása által állittatik elő, s pedig rendküli keménységben és tisztaságban, a melynek jelentősége kivált optikai műszerek készitésére nézve felette nagy, s csak azon hátrány által ellensúlyoztatik, hogy a megaranyozást meg a köszörülést szerfelett megneheziti, másfelől, hogy az üveg azon tűznek meg fehérségnek van hijában, a mely a régi eljárás szerint előállitott készitményeknél kitünőleg feltalálható. — A mi az egyes kiállitókat illeti, ezek közől az angol osztályban Copeland, Dobson, Green, Kilner testvérek, Povell, Chane-testvérek, és Phillips; a francziában: Broslette, Berger, Monot, Raabe; a belgában: Bennert, Capronnier, Daubresse testvérek, stb. a németországiban: (a bajor) Steigervald, a porosz Heckert; az oroszban: a császári üveggyár készitményei vivtak ki különös dicséretet és elismerést; Ausztriát illetőleg pedig Lobmayer gyönyörü üveg-csillárja és kandelaberje, Gróf Harrach gyárának nagy öblönye, Hoffmann asztal-szerei, Stölzle jaspis-üvegárui, Mayer unokák kitünő minőségü szines és festett üveg-edényei és Unger metszett üvegei (mindnyájan Csehországból) vonták magukra a szakértők figyelmét legjobban, és diszittettek is fel külön érdemjelekkel..

Befejezésül legyenek még pár szóval megérintve a kitünő taneszközi s iskolai s tudományi czélokra irányuló készülékek. Ez jelesül a 29-ik

osztály, melynek tárgyai közé a physikai és optikai instrumentumok, technologiai és mechanikai apparatusok, minták és modellek, előrajzok és épitészeti tervek, földgolyók és térképek, nyomtatványok és irodalmi termékek tartoztak. A különböző országok között e szakban legkitünőbb módon és legnagyobb számaránynyal Anglia, Frankhon, meg az Ausztriai birodalom volt képviselve, mig a másodrendü helyet Italia és a Németvámegylet foglalta el. A kiállitmányokat magukat illetőleg, legfigyelemreméltóbb és az e téren tett haladásra nézve legjellemzőbbek voltak: az angolok részéről: jelesül Patterson és Henslon botanikai és geologiai diagrammjai, Gordon gyönyörü technologiai kártyái a növényország legkülönbözőbb terményeinek plastikus szem-elé állitására, Johnston természettani és physiologiai képletei, Nelson és Stanford kitünő tökélyetességü tér- és országképei, Smith jeles globusai, Makintosh kautschukból készült földgolyói, Black, Gordon, és Longmann tankönyvei vakok számára stb; a francziák részéről a páratlan tökélyü physikai, sebészi, s optikai müszerek, a központi párisi iparfőtanoda (École des Arts et des Métiérs) gyönyörü rajz- s rézmetszvényi kiállitmányai, a siketnéma intézetben alkalmazásban lévő különböző taneszközök és készülékek, a többrendbeli jeles geologiai és mineralogiai gyüjtemények stb; — végre Ausztria részéről az ismeretes Artaria czégnek (Bécsből) szép földképei, a cs. kir. katonai-geographiai intézet kiváló jelességü mappái, térképei Bécs meg Róma környékeire nézve, Scheda nagy Európai térképe 25 darabban, photolitographiai munkák stb; továbbá Gerold és Braumüller első rangú német könyvkiadók több nagyobb fontosságú irodalmi publicatiói, több müegyetem és reáltanoda technikai és architekturai rajzmüvei, a kereskedelmi ministerium által kiállitott többrendeli gyönyörü hid- vaspálya és egyébb épitvény-rajzok és minták, a tengerészi főparancsnokságnak [a Novarai

Expeditiót s annak eredményeit illető többrendbeli kiállitmányai; fényképészeti s gyűjteményi művek; a prágai iparbuzditó központi egyesület különféle ipari czikkeket magában foglaló gyűjteménye, a cs. k. államministeriumnak a birodalom oktatásügyét ábrázoló graphikus összeállitásai, iskola-tervrajzai, végre Liharzik nagy érdekü s az emberi test növekedésének törvényeit plastikailag ábrázoló alakjai, főleg pedig a nagyhirű bécsi anatomnak Hyrtlnek e nemben páratlan s érdemjellel is diszített boncztani praeparatumai.

Negyedik Föosztály: Képzö Müvészet. *)

Ezen negyedik főosztálynak, mely a festészet, az építészet, és a szobrászat remekeit fogalta magában, s kitünőleg azon rendeltetéssel birt, hogy az utóbbi időkben ez irányban is tett haladásimozzanatokat feltüntesse: taglalatába jelentéstevő ez alázatos előterjesztésében, tüzetesen nem bocsájtkozik, a mennyiben az idesorolt tárgyak a tulajdonképeni technikai jellegű kiállitmányok sorába nem tartoznak, s az eddig bővebben ismertetett osztályokkal közvetlen összefüggésben nem állanak. — Kiegészítéseül egyébbiránt az eddigieknek legyenek megérintve némelyek annyival is inkább, mivel a művészetek mindenhai állásában és fejlődési fokában maguk az illető népek jelleme és szellemiránya, alkotásiereje és tehetsége, világnézlete és általános culturai viszonyai leghűbben tükröződnek vissza, s a mennyiben korunk ipari nagyságának s magas tökélypolczának egyik jellemző vonása ép abban nyilatkozik, hogy művészet és technika mindinkább szorosb viszonylatba lép egymással, s a technikai hóditmányok a művészetiekre, a művészetiek meg a technikaiakra mindég határozottabb

*) V. ö. Eugéne Vernon: Le progrés de l' humanité. 1862. Paris.

és jótékonyabb befolyást gyakorolni kezdenek. Eltekintve attól, hogy az ez irányban mutatkozó előmenetel és haladás a gyakorlati ipartevékenység terén oly nagy nyomatékú izlés-nemesbülést, az alakok és formák finomulását, a felfogás és kivitel eszményiebb kifejlődését, s az élet fensőbb s nemesb élvei iránti figyelmet és vágyakat szokta fejleszteni.

A szóbanforgó negyedik főosztályban a kiállitott tárgyak összes száma körülbelöl 6000-re emelkedett, a melyben legnagyobb részszel, a müvészetek classikus földje Italia, azutánFrankhon, Anglia, Belgiom, megNémetország volt képviselve. Az Ausztriai birodalmat illetőleg, ez kiállitmányával nem tünt fel ugyan, a mennyiben a rendelkezésére kijelölt térség is nagyon csekély volt, de kiállitmányainak, s jelesül a festvényeknek benső értékét és műbecsét tekintve figyelemre méltó tárgyakat mutatott fel, s illő elismerésre is talált. Egy általában pedig ez egész főosztályra nézve is azt lehet mondani, hogy mindegyik nép, mindegyik ország egész erőfeszítéssel törekedett arra, hogy nevéhez és hiréhez méltóan jelenjék meg a nagy versenytéren, s hogy dicséretet arathasson ott a hol a világ legynagyobb művészei léptek a sorompókba.

a.)

Festészet. *)

A festészeti osztályban a londoni világtárlat majdnem valamennyi fennálló iskolák és műirányokból mutatott fel példányokat. Igy tekintve az Angolokat, kik Hogarthtól kezdve egész a jelenkori kitünő me–

*) L. Lasteyrie: La peinture a' l' Exposition Universelle. 1863. Páris.

sterig M. Mulready-ig valának e szakban képviselve; kiváló figyelmet gerjesztettek a már régóta nagy tekintélyben álló Gainsborough, Reynolds, Lawrence, Turner, Leslie, Landseer, Hook, Brown, Maclise, Poole, és Leighton, a kik a maga nemében felülmulhatlan tájfestészetet, állatfestészetet, tengeri tájrajzot, stb. nagy tökélyetességgel tüntették fel. Másfelől azonban nem lehet félreismerni, hogy az ujabb időkben a Francziák meg a Németek a festészetben az Angolokat jóval felülmulni kezdik, a mennyiben egy Delacroix, Ingres, Dela Roche, Baudry, Pitou, Winterhalter, Ary Scheffer, amazoknál; — egy Cornelius és Overbeck, Kaulbach és P. Hess, Piloty, és mások pedig a nagy hirű Müncheni, Berlini, Düsseldorfi német iskolákból, műveiknek sokkal nagyszerübb conceptiója, geniál kivitele, élénk szinezése, fény és árny helyes elosztása, tartalomgazdagság és classikus mintaszerüségénél fogva, valóban minden többi népeket túlszárnyalták, s még az Olasz nagymestereknek kezeiből is kiragadni kezdik a pálmát. Ezekhez leginkább közeledik Belgiom, mely több kitünő jelességű képet állitott ki, s a világhirű brüsseli festész: Gallait megható szépségű s élethűségű remekei a közfigyelmet legnagyobb mértékben lánczolák le. Austriát illetőleg, ennek ugynev. bécsi iskolája, s különösen Rahl, Ender, Engerth, Amerling, Ruben L. Allemand, Kupelvieser, Führich és Gauermann gyönyörű festvényei arattak dicséretet: — mig hazánkfiainak jelesen Ligethynek, Molnárnak, Orlaynak, Székelynek, Thannak, s Vandráknak művei habár messze is állanak még az im emlitett nagymesterek remekei mögött, örvendetes tanuságot tönek a felöl, hogy Magyarország, mely egy Markót hozta elő (a kinek kiállitott két nagybecsü festvénye szigorú szakbirálok által is egyhangnlag elsőrangú műnek nyilvánittatott) ez irányban is sükerrel törekszik a haladás pályáján előre, s hogy csak gazdag főrendbeli honfiaink támogató és buzditó ügyszere-

tetére van szükség, hogy a művészetek ez ágában is nagyobb tökélyfokra vergődhessünk. A mi a többi népeket illeti, a Hollandok részéről csak Bosboom és Koekkoek, — a skandinávi népek részéről Jerichauné, Schiott, Tidemann, és Lindegrin; — stb. aratott dicséretet, Spanyolország szinte több jeles művel, Oroszország egykét nem értéktelen képpel, sőt még maga Törökország is egy jeles tehetséget eláruló dolgozattal Mussurus Beytől lévén képviselve.

b.)

Szobrászat.

Körülbelül ugyan azt lehet mondani a szobrászatról a mit ép a festészet tekintetében megérintettünk. Korunknak mindenben magasbra törő, uj alakok és formákat kereső, az idealismust a realismussal öszhangba hozni akaró iránya: a képző művészetek e terén is fényesen nyilatkozott, s teljes joggal lehet mondani, hogy a legujabb világ-műtárlat kétségbevonhatlan bizonyitványait adá annak, hogy századunk szobrászati műtökélye igen közel jár az ókori classikus hellen népnek művészi tökély fokához, s hogy korunknak is megvannak a maga Phidiásai és Praxitelesei p. o. egy Teneraniban, és Gibsonban, egy Geffsben és Montiban, egy Thorwaldsenben és Pradierben, Fraikinben és Magniban stb. kiknek szebbnél szebb művei valóban meg annyi fénypontjait képezék az 1862-ki világtárlatnak. Az egyes népeket illetőleg az Olaszok közöl különös érdekeltséggel szemlélt szoborműveket állitott ki Monti (Milanóból), Bottinelli, Cali, Maróchetti, Magni, Spaventi és Tandartani; a németek közöl jeleskedtek Rauch, Sussmann, Kauer, és Kapser; a francziák közöl Mailly, Barye, D'Angers; a belgák közöl Fraikin, Geefs, Jehotte, Puyen-

brock; a spanyolok közöl Belloer, Moreno; a skandinaviak közöl Thorwaldsen, Jerichau, Molin; az Angolok közöl pedig Gibson és Macdovell, Foley, és Cardvell, jeles művei diszíték a termet. A mi Ausztriát illeti, ez kitünőleg az Olasz Ferrari, a cseh származásu Max, azután Fernkorn, Kähsmann, és Kissling részben figyelemre méltó művei által volt képviselve, mig hazánkfiai közöl csak Dunaiszky ismeretes szobrászunk jelent meg „Petőfi" szobrával meg „Samson és Delila" szoborművével a kiállitáson.

c.)

A műépítészet.

Ebben a szakban a kiállítmányok száma tekintélyes nem vala, nagyobb figyelmet azonban a franczia, a német és olasz művek költöttek. Egyebek közt azonban Austria is dícséretesen töltötte be helyét, a mennyiben Ferstel, Vander Nüll, Sikkárdsburg, és Röessner kiállitott nagyobbszerű műtervrajzai a legjelesb e nemü remekekkel versenyeztek. Hazánkfiai közűl pedig Lippertnek műve, meg Henszlmann Imre kitünő dolgozata a m. akademia palotáját illetőleg ébresztett figyelmet.

* * *

Figyelmesb tekintetet vetve az egyes cultúrnépek műtermékeinek általános jellemére, a következő észrevételekre jutunk. Frankhont jelesül illetőleg ennek kiállitmányait rendkiüli eszmegazdagság, eleven alakító tehetség, nagy tökélyü forma és szinkölcsönző képesség jellemezi. Egyes kitünő újabb mesterek mellett még min-

dég első rangú szereplők nála a festészetben Horace Vernet *) mint realista, Delacroix mint szinező, Ingres mint rajzoló, a szellemdús Paul de la Roche, és Ary Scheffer mint a német művészekkel legrokonabb irányú tekintélyek, kik már maguk is elégségesek arra, Frankhonnak korunk művészeti mozgalmában kitünő helyet biztosítani! — A franczia szépművészetek egyik kiváló jellemvonását képezi továbbá a motivek gazdagsága, változatossága, melyeknek alapján, a franczia művészek az idomoknak és a szokásoknak, a jellemeknek, és a monumentumoknak is kitünő figyelmet szentelnek, s gyors felfogással megörökítve azokat, a művészeti czélok érdekében ügyesen fel is használják. Eltekintve attól, hogy a franczia uralkodók gondja mindég oda irányult, a művészetet, és művészeket minden kitelhető módon ápolni és gyámolitani, s mindazon eszközöket és segédszereket, melyek a sükeres előbbretörekvés nélkülözhetetlen föltételeit képezik, egész terjedelemben előteremteni, megvalósitani. — A britt művészetet illetőleg, az utóbbi két három évtizedben érvényre jutott iskolák és irányok szakadatlanul tovább fejlődnek, s a mesteri tökélynél fogva, melyet kitünőleg állatfestvényekben, aquarellokban, az erősnek s jellemesnek portraitszerű felfogásában meg a műépítészet egyes: ágaiban elértek, páratlanul állottak az angol remekek most is ép ugy mint az ezelőtti világtárlatokban. Hathatós rugóját képezi egyébiránt a britt képzőművészetek haladásának mesés gazdagságú főrendjének, (mely a világ nagy műremekeit összevásárolni s Angliában egybehordani képes) műszeretete, melynél fogva az igazi tehetség és lángész oly fényes elismerésben és anyagi jutalomban részesül, mint egyebütt sehol a világon. Az olaszok azelőtti uralkodó állásukat ez irányban már fenntartani nem birják, de Italia azért még több tekintetben most is classikus földje az eszményi műreme-

*) Pár hónappal ezelőtt meghalálozott.

keknek, s több olasz nagy művész jelenleg is tanítója és mestere a világ minden részeiből Romában, Florenzben stb. összesereglő, s a dúsgazdagon felhalmozott műremekek és műemlékek tanulmányozására czélzó talentomoknak. — A németek művészete épen úgy mint politikai élete mindenütt eleven képét tünteti fel a benső ziláltságnak s egységhiánynak, a mely kétség kivül lankasztólag hat fejlődésére, s oka is annak, hogy az oly kitünőleg egységes szerkezetü, s a művészet tekintetében is bámulatos mérvben öszpontosított Frankhonnal szemközt, egyik másik irányban a diadalkoszorú kisiklik kezeikből. E művészeti decentralisátiónak egyébbiránt megvan a maga jóoldala is, a mennyiben ennek folytán a festészet ép úgy mint a szobrászat, a műépítészet ép úgy mint egyébb képzőművészetágok nagyobb változatosságot, tárgy- és eszmebőséget tüntetnek fel, több külön külön irányban működő iskolák kifejlése válik lehetségessé, s távol maradván a félszeg „Manier“ utáni törekvéstől, a monoton minta-utánzástól, a legjótékonyabb vetély és verseny ébresztetik művészek és művészek és műpártolok, iskolák és iskolák, királyi és fejedelmi maecenások között. — A németalföldi a belga meg a spanyol iskolákat illetőleg csak dicsérettel kell emlitenünk azon erőfeszítést s buzgalmat, melyel az előbbeni nagymesterek által megalapított irányban a fiatalabb tehetségek tovább haladni, s az eszmény mindig teljesb mérvbeni megvalósítása felé törekedni meg nem szünnek. *)

*) Valóban teljes joggal mondhatjuk el ezek szerint a legújabb világmütárlatról is azt, a mit az 1855-kiről egy ngayhirü német szakitész megjegyzett: „a lefolyt nemzetközi műtárlat azon megismerésre vezetett bennünket, hogy, ha bár a 19-ik századbéli képző müvészetek virágzási állása nem helyezhető az óhellen meg a 15—16 századbeli olasz müvészkorszak fölé, s habár egyesekben a századunkat annyira jellemző universalistikai irányból eredő felületességet egészen tagadni lehetlen: de másfelöl bizonyos az is, hogy valóban bámulatra ragadó remekeket mutathatunk fel, hogy korunk megfeszített s fényes sikerü fáradozásainak mesteralkotványaitól még a legszigorúbb itész sem von-

hatja meg készséges elismerését, s hogy sohasem mutatkozott még mióta művészetet és művészeket ismerünk, oly öntudatos, s határozott törekvés, a művészetet a maga eszményi fennsőségében és méltóságában érvényre emelni, a genius szabad teremtő erejének tudomány és gyakorlat alapjáni kifejlesztését biztositani!" — mig egy jeles angol szaklap, az ismeretes „Art Journal" a következő szavakkal kezdte meg itészeti és műbirálati jeles czikkeit:"

„A művészeti osztály kiállítmányainak összesége a legnagyobb s legfönnségesb művész-gyülödelmet képezendi, melyet a világ valaha látott. Ily óriási mérvbeni egybefoglalása az emberiség legelső műremekeinek, még eddig soha sehol és senkitől sem eszközoltetheték, de megsem kisértethetett. Itt lészen kiküzdve az örökké nevezetes világ-versenyharcz azon legkülönbőzőbb iskolák és irányok közt, a melyek megannyian külön külön útakon tőrekednek a tökély és az eszmény megvalosítására, de azért maguk közt és mindenek felett még is egy igazi világ-mű-közösséget és művészassociatiót képeznek!"

III.

Eredmények és következtetések,

közgazdászati szempontból.

A.)

Általában.

Attérek immár az eredmények egybefoglalására és azon következtetésekre, melyek különösen közgazdászati szempontból, az im ecsetelt világipartárlat tüzetes méltányolásából levonhatók, s egyuttal az egyes országok iparmüveltségi állásának egy öszletes képbeni áttekintését lehetségesítik.

A mi mindenek előtt a legujabb londoni nemzetközi iparversenynél szerepelt népeket illeti, tartózkodás nélkül azt mondhatni, hogy első sorban Brittannia és Frankhon; második sorban a Német vámegylet, Belgium meg Ausztria; harmadik sorban: Schweitz, Italia, Oroszország és Holland; a negyedikben pedig a többi államok szerepeltek; s hogy az angol a franczia meg a német statusok a közgazdászati világ-műveltség legelső képviselői, századunk tulajdonképeni ipari nagy-hatalmaiként tündöklöttek.

Mint legelső rangú ország azonban mindenekfelett Anglia jelenkezett, mint a mely (kapcsolatban rend-

küli gazdagságú gyarmataival) nem csak az általa elfoglalt terület nagyságánál, hanem a szem-elé állitott bámulatos mérvü productio iparerő és kiállitmányokbani gazdagságnál fogva is egymaga az összes tárlatnak legalább felét képezé, s mind bányászati és mezőgazdasági, mind műszorgalmi és technikai, mind kereskedelmi és hajózati ipar tekintetében oly nagyszerü erőfejlettséget s oly magas müveltségi polczot mutatott fel, hogy ennek csak megközelitő hasonmását is az emberiség egyetemes történetében hiába keresnők! — Mert habár vannak is egyes ipari ágak és műszakok, a melyekben az angolok, más ez irányban előbbrehaladt vagy magasabban álló népek (p. o. francziák) által túlszárnyaltatnak, s milyenek jelesül azok a hol a finomabb s nemesb izlés, a fensőbb eszményiebb irányú művészet, meg az általános tudományi müveltség mint kiváló ipari tényező szerepel: kétségbevonhatatlan mégis az, hogy a közgazdasági nép- és tőkeerők nagyszerüsége, a nemzeti productio és műszorgalom különféle nemeinek és ágainak szerencsés egyensúlyja, a föld- és természeterőknek mindenoldalú sükeres kiaknázása és értékesítése, a legeszélyesb gyakorlatiság és üzleti tapintat, a legbámulatosb vállalkozói erély s szakértelmiség, meg a legnagyobb akadályokkal győztesen megküzdő akaraterő és bátorság: oly szembeszökőleg volt az egész britt osztályon kifejezve, hogy minden elfogulatlannak be kell vallania, miszerint nagyban és egészben, Anglia korunk tulajdonképeni uralkodó iparállama, a melyel diadalmasan versenyezni egy sem, egyes tekintetekben a sorompókba lépni, csak Francziaország képes! — A mi pedig Anglia nagyságának és ipari fensőbbségének alapjait képezi, ezek egyfelől (jelesen anyagi irányban) mesés tömegü kőszén- s érczkincseiben, magas tökélyfokon álló s terjedelmes gépalkalmazásában és technikájában, közlekedési rendszerének nagyszerüségében, kitünő mérvű tőke-bősége és kifejlett hitel-bank- és pénzüzletében, ipari s kereskedési

szabadságában, értelmiségben kitünő munkásosztályában, — másfelől geographiailag kiválókép szerencsésnek nevezhető világhelyzetében, tengeri hajózatának bámulatos terjedelmében, az associátio és a munkamegosztás elvének minden iránybani teljes érvényreemelésében, — mindenek felett pedig a nép magas értelmisége, törhetlen munkaszeretete, páratlan türelme és kitartása, szerencsés politikai és társadalmi intézményeiben, czélszerü államigazgatási rendszerében, és erélyes kormányában rejlenek, melyek megannyi emeltyüi és biztosítékai ipari és politikai fensőbbségének, s okozói annak, hogy Brittannia teljes joggal a földkerekség leggazdagabb, iparilag és közgazdaságilag leghatalmasb országaként szerepelt.

Ez utóbbi momentumok tekintetében lehetlen egy pár szóval azon körülményre tüzetesen nem utalnunk, hogy a britt ipari fennsőség egyik hatalmas tényezője (illetőleg rejtélye) abban fekszik, először: hogy az ügyes kezdeményező jellemű nép (egyenes ellentétben az europai continens soktekintetben kiskorú iparos osztályaival) minden vállalataiban és üzleteiben egészen önállóan, minden államsegélyzés és gyámság utáni rimánkodás nélkül, s önnön erőire támaszkodva jár el, s küzd meg a legóriásibb nehézségekkel, és igy az önfelelősség s önsegélyzés nagy elvét lehető legtökélyesb mértékben emelvén érvényre, a sokszor oly igenis nyomasztó politikai és közgazdászati centralisatiót, a legjótékonyabban s legtermékenyitőbben ható decentralisátió és önkormányzattal (Selfgovernment) pótolja; — másodszor az, hogy az angol iparos és munkás körökben az úgynevezett „egyetemesitő“ s mindenre kiterjeszkedő iránylat gondosan kerültetik, s a munka helyes megosztása alapján mindenki csak speciálitások, tüzetes szakokbani müködést tűz czélul magának elébe, a mi kivált korunk gazdagváltozatosságu és elágazásu ipari

élet-szerkezeténél fogva, az ipari tökélyetesség elérésére, a munka-fortélyok minden tekintetbeni fölismerésére, a technikai és műkezelési haladás biztositására nézve, a legalkalmasabb módot képezi; s egyebek közt alapja is azon gyakorlatiságnak, hasznosságnak, s életmelegségnek, mely a britt termékeken és készitményeken egyáltalában s oly szembeötlőleg tapasztalható. *)

Anglia után azonnal Frankhon, mint az előbbinek több tekintetben szerencsés versenytársa következik. Frankhon ellentétben a túlnyómolag gyakorlati irányu, tömeges, s olcsó productióra czélzó, s óriási munka- és tőke-közegekkel dolgozó Britanniával, kitünőkép a magasb művészeti érdekeket, a finom s drága luxus-jószágokra alapított fényüzelmi irányt, követi, s mindabban, a minek előállitásához kiválókép nemes izléz, finom felfogás, a modor elegantiája, tetszetős külforma, eszményiebb munka, divathozi alkalmazkodás kivántatik, oly magas tökélypolczon áll, hogy iparosai minden többi népeknek útánzandó példaképül szolgálnak. Kitetszett ez legujabban ismét gyönyörü ki-

*) Anglia nemzetgazdászati s termelési erőalapjait illetőleg czélszerünek látszik egyebek közt kiemelni azt, hogy az üzleteiben működésben álló gözgépek mechanikai erökifejtése 77 millió felnőtt férfiúnak tehát közel egész Europa összes férfi népességének munkájával föl ér, hogy mig a mult század végén évenkint csak 5 mill. font pamutot dolgozott fel, 1841-ben már 500 milliót, sőt 1861ben már közel 1300 mill. fontot szükséglett; hogy pamutszöveteinek évi kiviteli értéke 1801-ben 7 millió f. sterlingre, 1861-ben pedig már 42 millióra (tehát 420 mill. forintra) rugott; hogy gyapjutermelvénye 130 mill. fontra, feldolgozott gyapjuczikkeinek értéke pedig közel 300 mill. forintra megy: hogy 1843-ban 36 milló, 1860-ban pedig már 68 millió mérő gabonát vitt be a külföldről; hogy ásványtermékeinek, melyek közt 1600 mill. mázsa kőszén, s 70 mill. mázsa vas találkozott, 370 mill. forintnyi összeget képez; 5200 pamutgyapju selyem s szövetgyárában 1260 millió forintnyi kelme készitetett s ebből 600 millionyi külföldre szállittatott; hogy évi kereskedési forgalma legújabban 3000 millió forintnyi összeget jóval felülhaladt, s ebből magára a bevitelre 1800 millió esett, hogy vaspályáinak hálózata már 2400 ném. mérföldnyi hosszuságra terjed s 3400 milló forintnyi tőkét képvisel, végre, hogy tengeri és kereskedési hajóinak száma 28000-re (közel 200000 matrózzal) rug, a melyből 2000 gőzhajó, még ez öszszes teherképessége e hajóseregnek közel ötödfél millió tonnát képvisel.

állitmányainak fényes sorozatából, a melyben gobelinjei és csipkéi, bronz- és ékszerművei, pipere és porczellánedényei, selyemkelméi, és szalagai, órái és tudományos készülékei, bútorai és öltönytárgyai, kocsijai és bőrkelméi (nemes s drága borai mellett) valóban páratlanul állottak az egész világtárlatban, s hangos tanuságot tőnek a mellett, bogy a francziák ez irányban még mindég uralkodó befolyást gyakorolnak, s a nemesb iparczikkek s műkészitmények terén teljes joggal a 19-dik századbeli nemzedék mestereinek czimezhetők! — Nem lészen egyébbiránt e tüneményt megmagyarázni nehéz, ha fontolóra vesszük, hogy a valóban nagyszerü mű- és minta-gyűjtemények, a nagy elterjedésnek örvendő fensőbb s alsóbb művészeti oktatásügy, az élénk Párisi üzlet, a népnek változékony jelleme, a divatok gyors egymásutánkövetkezése, a tehetségeknek megkönnyített kifejlése s illő méltányolása, meg a nemzetnek formatalentoma s nemes izlése: megannyi hathatós emeltyűt képez, mely az érintett iparszakok felvirágzását elősegiti, s a fensőbb osztályok ismeretes élvezetvágya és luxusra hajlandó jelleme a legdrágább s legköltségesb műczikkeknek mindenkor biztos kelendőséget szerez. — E mellett, mint egy kitünő szakember jól jegyzi meg, Frankhon az ipar és műszorgalom tekintetében is a mozgás s folytonos ujitásnak hazája, az európai haladás és vajudások szintere, mely a maga nemében egy külön világfeladvány megoldására látszik hivatva lenni, s kezdeményező nyughatatlan és izgalmas felléptével, minden többi népeket is folytonos élénk sürgelemben tartja! — E jellemvonásai mellett a franczia iparműveltségnek még tekintetbe veendő az is, hogy politikai rideg centralisatiójának megfelelőleg (egyenes ellentétben a britt decentralisationális és autonomikus iránynyal) Frankhonban az egész ipar-életet és üzletet kitünőleg a státus fővárosában Párisban látjuk öszpontositva, a miben ugyan egyik hatalmas rugója rejlik az oly magas tökély-polczon álló fényüzelmi áru-

productiónak (a mennyiben a különböző iparágak szükséglett combinatioja s öszhangzatos kölcsön-hatása meg a nagy mintaképek tanulmányozása lényegileg megkönnyittetik és elősegittetik): de másfelől kétségbevonhatlan hiány és hátrány is fekszik, a mennyiben a vidék ipari és termelési ereinek kifejlése több tekintetben megnehezittetik, a műipari alkotványok és formákban bizonyos egyhanguság és kizáróság honosul meg, s e mellett oly nagymérvű befolyása a mindenben gyámkodólag beelegyedő kormány-hatóságoknak is idéztetik elő, a mely az iparos osztályok önállósági érzülete megszilárdulásának, s az egyedűl nagy eredményeket biztositó közgazdasági erőkifejlésnek kárára vagyon; s egyebek közt oka annak is, hogy azon kitűnő belterjességü kezdeményezési erély, a productio és forgalom azon roppant dimensiói, s az általános nemzetgazdászat azon méltóságteljes világuralkodó állása, mely Anglia ipari müveltségét jellemezi, a gallorománoknál fölnemtalálható, s valószinüleg alig lészen valaha is feltalálható.

Európa ipari nagyhatalmainak körében a harmadik helyen a Német-vámegylettel találkozunk. A legujabb londoni világipartárlat épen ugy mint az 1851-ki és az 1855-ki hangosan szolló tanusága vala Németország ipari és közgazdasági megszaggatottságának, ziláltsága, egységhiányának. A legfelületesb áttekintése is e majdnem félszáz országból s tartományból álló államconglomeratum kiállitmányainak, azon meggyőződést költé a szakemberben, hogy mily sok jeles erő és tehetség, mennyi ügybuzgalom és munkaképesség, mennyi alapos készültség és szakértelem van itt meddő terméketlenségre kárhoztatva, főleg azért, mivel hiányzik az igazi országos és politikai öszhang, a benső nemzetgazdasági egység, az annyira szükséges érdek-értelem-tőke- és erőöszpontositás, melyet például Frankhonon sőt magán Brittannián is oly fényes eredményekkel tapasztalhatni. A német vámegylet (s benne,

mint vezérországok Szászkirályság, Bajorhon, Würtemberg, s főleg Poroszhon) dúsgazdag erőforrások tárháza, mely illő módon kiaknázva, s értékesítve a világ két legelső ipar-államával is sorompókba léphetne. Termelványei közt az érczek és ásványok, — bánya és huta productumjai, gyapjú- és posztókelméi, gyolcs- és fehérneműi, aczél- és vaskészitményei, sör- és czukorpéldányai, a világtárlat legkitünőbb szakaszai egyikét képezék, s mig az éjszaki vidékek műipari és fényüzelmi czikkekben jeleskednek, addig déli tartományaiban a nyersanyagok és őstermékek diszlenek, úgyhogy a nagy ország-halmaz már természeti és közgazdasági viszonyainál fogva is szorosb egységre és összefüződésre látszik a sorstól utalva lenni. Egyáltalában pedig azt mondhatni a némethoni termelvények s iparczikkek jelleméről, hogy addig, mig az angolok kiválókép a tömegek számára, a francziák pedig a főrendüek s gazdag osztályok számára termelnek, addig a német iparosok leginkább a középosztály szükségeit s igényeit tartják szem előtt, s ez irányban iparkodnak a világforgalmi piaczokon jószágaiknak és termelvényeiknek kelendőséget szerezni. — Mig másfelől azt állithatni, miszerint Németország ipartárlati kiállitmányai ép ugy magukon hordják a nemzet jellegét és szellemirányát mint a francziák vagy angoloké, s hogy nem kellett épen szakembernek lennie a szemlélőnek, hogy belássa, miszerint a tudományos jelleg, a belső tartandóság, a negélytelen egyszerüség, meg a fensőbb eszményiségrei törekvés ép oly szembeszökőleg van kifejezve a germán készitményeken, mint azon félreismerhetlen nehézkesség, s merev mozgékonytalanság, mely szinte egyikét képezi a német nemzet jellemző vonásainak. A német kiállítási osztály egyebek közt legújabban épen mint az előbbeni világtárlatokon azt tanusitá, hogy Németország valódi közép-állást foglal el Anglia meg Francziaország közt, hogy a germán ipar- és műszorgalom alapjai a nemzet

higgadt, munkás, s kitartó jellemében, a czélszerü oktatási rendszerben, a szép és nemes iránti fogékonyságban, olcsó bérrel s csekély jutalommal beérő munkában és szorgalomban, meg solid tartós termelvényt szolgáltató ipari iránylatban keresendők; mig hiányainak legnagybbika abban rejlik, hogy illő vállalkozási erély, izgalmas üzlet-szellem, s versenyzési ösztön, a kiválólag contemplativ világnézletü népnél csak nehezen tud érvényre emelkedni, az egyénesítő irány (individualisirende Tendenz) egyes tekintetekben nagyon is túlnyomó, a gépekkeli dolgozás meg a tőkéknek nagybani alkalmazása még kelletinél ritkábban vétetik foganatba, s hogy igen nagy része azon hatalmas munkaközegek és szereknek még nem áll rendelkezésére, melyek a britt és franczia ipar-sürgelemnek oly lényeges emeltyűit képezik.

A negyedik helyet a világtárlaton szerepelt államok sorában az Ausztriai birodalom foglalja el. Az ausztriai császárság jelesül e legújabb világtárlaton mind kiállitóinak tekintélyes számaránya, mind kiállitmányainak jeles minősége, egyáltalában termelvényeinek gazdag változatosságánál fogva: még nagyobb mérvben lelt alkalmat mint 1851-ben és 1855-ben közgazdasága tekintélyes állása felől a külföldet meggyőzni, s kimerithetlen természeti és ipari erő-forrásainak bőségével, meg az ujabb két három évtizedben tett jelentékeny haladási vivmányaival közelebbről megismertetni. Az 1862-ki londoni világipartárlat alkalmával kifejlett erősuly a birodalom részéről hangosan szólló bizonysága annak, mily magas fokára az anyagi müveltség és ipari hatalomnak lenne képes a birodalom fólemelkedni, ha nehéz benső átalakulási vajudásain szerencsésen áthatolva már végleg rendezett közviszonyoknak örvendhetne; politikai és társadalmi intézményeinek, minden irányban megnyugtató, kifejlése és megszilárdulása, annyi nehézségekre nem ta-

lálna, s a közgazdászati államháztartási és ipari felvirágzás mindazon akadályai mellőztethetnének, melyek a legbecsesb s legjelentékenyebb productiv tényezőket lebilincselve tartják, s igen sok magasb czélokra törő erőfeszitést meghiusítanak.

Tekintve különösen a birodalom által a világipartárlaton elfoglalt helyet, kétségbe nem vonható tény az, hogy Ausztria a londoni népversenyben kiválólag őstermelvényei, azaz (a legtágabb értelemben vett) mezőgazdasági productumaival jeleskedett, és pedig az első rangú státusok sorában. Akár ugyanis kitünő hánya- és ásványtermékeit, akár állattenyésztési és műipari feldolgozásra czélzó nyerstermékeit tekintsük: helyét Anglia Frankhon s Németország mellett kitünőmódon tölté be, s alig van ága a földiparnak, a melyben kiállitmányainak jeles minősége s gazdag változatosságánál fogva fényes elismerést nem aratott volna. Mint gabonatermelő ország kitünő rangban áll Ausztria, a mennyiben jeles minőségű s oly bőségü productiot tanusít, hogy a belfogyasztás teljes födözése mellett még a kivitelre is maradnak tekintélyes mennyiségek, s egyes alkatrészei mint p. o. Magyarország és Galliczia Európa valódi éleskamaráivá alakithatók. Mint bortermelő állam évenkint közel 40 millió akóra felrugó termelvényével Europának Frankhon mellett első álladalma; mig páratlan jelességü gyapjuja lenje- és kenderje, kiváló minőségü komlója, meg dohánya, roppant tömegekben termő tengerije, repczéje, répája, kitünő fanemei, kőszene, ólma, vasa és sója, gubacscsa és hamuzsirja, bőrei és zsiradéktárgyai szinte a nemzetközi forgalom árujószágai közt foglalnak helyet, s folytonosan emelkedő külkereskedésének hathatós rugóit képezik. — A mi műiparát illeti, kivált az utóbbi két három évtizedben egyes országok és tartományok feltünő haladást s előmenetelt tanusítnak. És ugyan itten is, épugy mint az őstermelés tekintetében azon

szembeszökő tüneménynyel találkozunk, hogy majdnem mindegyike a birodalom különböző alkatelemeinek, sajátszerü műszorgalmi ágban jeleskedik. Igy, mig a posztó és gyapjukelmék gyártása Cseh- és Morvaországszágban meg Sileziában valamint Alsó-Ausztriában honos leginkább, addig ugyanitt meg a délszaki tartományokban a pamutgyártás; a sudeti meg kárpáti vidékeken valamint Felső-Ausztriában a gyolcskészités; Steierhonban és Karinthiában az aczél- és vasművek; Bécsben s Lombardvelenczében a selyemfeldolgozás; Csehországban az üveg- és porczellángyártás; ugyanott és Morvaországban a czukortermelés; Gallicziában és hazánkban a pálinkaégetés, és a bőrgyártás; Alsó-Ausztriában és Csehországban a sörfőzés; Bécsben az ékszerek, tudományos készülékek, vegyészeti czikkek, zeneszerek, szőnyegek, finom bőrmunkák meg a műasztalos készitmények stb. honosak, s állittatnak elő jeles minőségben és nagy mennyiségben, olykép, hogy a lenszövetek és posztógyártmányok, a drága szőnyegek és fényüzelmi bőrmunkák, üveg- és műbútorok még a kiviteli kereskedésben is kitünőkép szerepelnek.

E viszonyok közelebbi fontolóravétele egyebek közt a következő észleletekre vezet. Először: hogy Ausztria ez újabbkorban tanusított tekintélyes haladását az anyagi s közgazdászati cultura téren, egyfelöl a kormány erélyes eljárása s buzgalma,- meg a törvényhozás tekintélyes mérvbeni tökélyesedésének, valamint a közlekedési eszközök különösen a vaspályarendszer gyors életbeléptetésének, másfelöl az értelmiség terjedése, a hitel- s pénzüzlet kifejlődése, a gépeknek a gyártásbani meghonosulása, a technikai oktatás terjedése s sükeresb foganatosítása, a vállalkozási szellem ébredése, főleg pedig a termelést, a mező- és műipart, meg a kereskedést békókbantartó jobbágyi czéhbeli s prohibitiv-forgalmi intézmények eltörlésének, s egyáltalában a szabadabb

korlátlanabb versenyt s mozgalmat lehetségesítő közgazdasági reformoknak kell tulajdonítani. — Másodszor: hogy az ausztriai birodalom különböző országai és alkatrészei, különböző természeti műveltségi és ipari viszonyaiknál fogva közgazdasági tekintetben valóban és tényleg egy nagy, szakadatlanul egymásrautalt, egymás kölcsönös támogatására, folytonos érintkezésre hivatott ország-csoportulatot képeznek. *) — Harmadszor: hogy Ausztria világtárlati kitünő állását tulnyomólag a birodalom fővárosának, azután pedig Magyar- meg Csehországnak tulajdoníthatja, műipari tekintetben jelesül az utóbbik, őstermelésében pedig (mint alantabb még látandjuk) az előbbeni, vagyis hazánk képezvén azon alkatrészt, mely a birodalom leggazdagabb erőtárházát, a monarchia legbecsesb gyöngyét képezi. Negyedszer: hogy az ausztriai birodalom, mindekkoráig túlnyomólag földművelési álladalom, melynek egyelőre legfő gondja és hivatása az: a dúserejü földjében rejlő minden kincseket teljesen érvényesíteni, kifejteni; de másfelöl oly álladalom is, a mely az utóbb lefolyt másfél évtizedben egy nagyszerü közgazdászati és ipari forradalmon menvén keresztül, azon stádiumában áll az anyagi fejlődésnek, a melyben műipari erőinek és forrásainak kiképzése, fokozására is köteles figyelmét fordítani, jelesen azért, hogy egyfelöl gazdag nyersterményeinek illő értékesítésére, s a belső népháztartásban annyira szükséges és fontos egyensúlynak s helyesb aránynak megvalósítására őstermelés meg műszorgalom közt alkalmat találjon, — másfelöl, hogy azon nemcsak politikai hanem közgazdászati missiónak is teljesebben megfelelhessen, mely ke-

---

*) E tekintetben egy nagy szakférfiu már évtizedek clött teljes joggal jegyezé még: „Diese ungleiche Betheiligung der Bestandtheile der Monarchie mit Naturanlagen und Erzeugnißen, weit entfernt, ein Mißgeschick zu sein, bildet vielmehr ein dauerndes Band, das die Länder einander unentbehrlich macht, indem es Ueberfluß und Mangel ausgleicht. Sowie der Sohn des Gebirges, das der Himmel mit unterirdischen Schätzen gesegnet hat, seine bergmännische Ausbeute gegen Brodfrucht und andere Erzeugniße

let- és nyugat felé irányzott hatalomállásából, s világhelyzetéből folyományoz. Egyébbiránt e czélok elérésétől, s az ipari műveltség azon virágzási polczától, melyen világrészünk nyugati nagy-államai állanak, s a mely a birodalomra nézve ez utóbbiakkal a versenyzést lehetségesítené, — Ausztria sok tekintetben még távol áll. Egyfelöl ugyanis földjének természeti erői s forrásai még korántsincsenek elégségesen és illő okszerűséggel s belterjességgel kiaknázva, több ágai az őstermelésnek és a műszorgalomnak még felette primitiv módon üzettetnek, a tudomány és művészet ujabb hodítmányai csak felette keskeny körben ismeretesek, illő munkaerők, bőséges könnyen hozzáférhető és alacsonykamatú tökék, olcsó szállítási eszközök, virágzó hitel-üzlet hiányzik, messzelátó vállalkozó erélyű magasb értelmiségű iparos osztályok nincsenek; mig másfelöl szerfeletti akadálya a közgazdasági virágzásnak abban is rejlik, hogy az átmenet a naturál-gazdasági és megkötött jellemű ipari stádiumból, a pénz- meg tőkegazdasági, elevenebb s szabadabb mozgásu stádiumba, (mind sociális mind politikai okokból) csak igen lassan és szakadozottan történik, a súlyos államterhekkel járó pénzügyi háztartás rendezett karba-helyzése csak lassan eszközölhető, a politikai és az alkotmányi ügyek által egészen igénybevett kormányhatalom a megkezdett nagy közgazdászati reformok végleges kiviteléhez megkivántatott erők, közegek, és idő felett nem rendelkezhetik; a surlódó s ellentételes elemek és érdekek, conservativ és progressiv törekvések és iránylatok közti vetély számos productiv tényezőt lekötve tart; az egész belipar s forgalom még

---

des Landes austauscht, so theilt im Verkehre auch eine ganze Provintz oder Kronland dem Anderen seinen Ueberfluß mit, und erstarkt selbst in diesem Geschäfte, das gleichsam den nöthigen Blutumlauf darstellet, durch den sich alle Glieder des großen Körpers gesund und kräftig erhalten stb. — und so liegt denn überhaupt dieser ungleichen Betheilung unverkennbar, die hohe Weisheit zum Grunde, daß auf diesem Wege die wichtigsten Zwecke des Gemeinlebens, Geselligkeit und Cultur, Macht und Wohlstand dauernder begründet wird.“

igenis nagy mérvben a külföld majd politikai majd ökonomiai mozgalmainak befolyása alatt áll; az életbeléptetett közgazdasági institutiók egy része a birodalmat képző különböző népek fejlődésfoka, műveltségi viszonyai, és nemzeti igényei különféleségénél fogva, mindenütt egyenlő sikerű vagy hatályú nem lehet; — tehát, szükségkép igen sok becses erő, tehetség s jóllétforrás terméketlen marad, a nagy államtest a n y a g i fejlődésében, és felvirágzásában pedig, az e g é s z n e k ép ugy mint a r é s z e k n e k kimondhatlan kárára, fel tartóztattatik!

Az eddig fölemlitett ipar-államok mellett legkitünőbb szerepet viselt a kiállításon B e l g i o m, az európai királyságok legfiatalabbika, korunk ipari virágzásának és nagyságának egyik legméltóbb képviselője. Politikai institutiók, alkotmány és kormányrendszer tekintetében Francziaország meg Anglia közt mintegy közép- és átmeneti fokot képezvén, — a belgiomi kis állam közgazdasága rendszerében is e két országgal sok hasonlatosságot tanusít; s közigazgatási szerkezetében, lakóinak erélyes vállalkozó szellemében, magas tökélyfokon álló őstermelése nyomán előállított jeles nyersanyagaiban, az associátio mind tágabb körökrei kiterjedésében, kitünő munkás- és tőkeerőiben, meg számos jeles szerkezetű reáltanodái s technikai főiskoláiban oly szerencsés iparté-nyezőknek van birtokában, melyek segélyével az eddiginél még magasb fejlődési polczra emelkedhetendik, s a versenyt bármely egyébb európai iparhatalommal győztesen kiállhatandja. Kiállítmányai közt, a melyek a legjobb angol és franczia minták szerencsés utánzataiként jelenkeznek, kiváló szépségű szövetei, csipkéi, gyolcs, és gyapjukészítményei, fegyverei, bőrmunkái, üveg árui, gépei, bánya- és hutatermékei (jelesül vassa és kőszene) tüntek fel leginkább, s arattak is tényleg igen sok elismerést.

Sok tekintetben hasonló állásban jelenkezett az európai államrendszerben helyt foglaló egyetlen köztársaság, Helvetia, mely földrészünk közepén a leggazdagabb fogyasztó-országok által körülövedzve, s költséges háboruktól megkimélve: már egy század óta kizárólag az ipar kifejlesztésének él, s támogatva szabadszellemü forgalmi és műipari törvényhozása, a munka kereset s üzletszabadság elvének minden iránybani érvényreemelkedése által, egyes ágakban (milyenek például, az óramesterség, a fehérneműk, a selyemfeldolgozás meg a szalmakészítmények) valóban oly tökély-polczra tudott emelkedni, hogy e czikkeivel az első rangú iparos államokkal vetélykedik.

Sok tekintetben sajátszerü, de a maga nemében szinte figyelemre méltó termelvényeket mutatott fel Hollandia, a kis tenger-királyság, mely daczára annyi iparfejlődési akadályainak, meg Anglia Belgiom s Francziaország általi túlszárnyaltatásának: kivált hajózati tárgyak, gyolcsnemüek, papir, meg posztó tekintetében sikeresen jár világuralkodó szomszédjainak nyomdokaiban, s a mit műiparával és nyerstermelésével nem bír elérni, élénk tengeri kereskedése és virágzó külforgalmával iparkodik pótolni, helyreütni.

Az eddig elsorolt nyugot- és középeuropai államoktól lényegileg eltérő jellemü közgazdasági szerkezetet tanultunk megismerni a dél- és délnyugat- európai országok jelesen pedig Italia, Spanyol- s Portugallország, meg Göröghonban. Az elsőt vagyis az Olasz státusokat különösen illetőleg, nincs kétség abban, hogy habár egyes termékek és készítmények tekintetében (milyenek például márvány és bor, len és fűszerek, selyem és bársony, fayence és tükör, szeszitalok és olaj) dicséretes haladást tanusítanak is ujabb időben; nagyban és egészben véve a nyugati és középeuropai államokkal távolról sem hasonlíthatók össze; minek oka

nagyrészt a nemzet jellemében, megfeszített munkától s ipari vállalatoktól idegenkedésében, hiányos népművelési intézményeiben, kormányainak a közgazdaság terén közönbös magatartásában, valamint törvényhozásának ziláltsága és egységhiányában keresendő.

Majdnem ugyan ezt kell mondanunk a nagy román néptörzs másik két ágáról, a Spanyolok meg a Portugállokról; a kik részint hosszas háboruk és polgárvillongások, részint bal közgazdászati politika és félszeg társadalmi intézmények által a modern ipari pályáról feltünőleg lemaradtak, s daczára szerencsés geographiai világhelyzetüknek, tengerreli szoros érintkezésüknek stb. mind e mai napig sem birtak virágzó iparra szerttenni. Epy általában a románfaju népek tekintetében (egyedüli kivételével a francziáknak) igen feltünő a gépészet és gép-gyártás teréni hátramaradás meg az ujkori közlekedési gépeszközök meghonosításábani késedelmeskedés, a mely nem legjelentéktelenebb oka is ipari haladásuk lassuságának. Nem ismerhetni egyébbiránt félre, hogy az ibériai félsziget is állitott ki tárgyakat, melyek kiváló minőségöknél meg ritkaságuknál fogva közfigyelmet vontak magukra. Igy egyebek közt jeles s tűzteljes borai, olaja, dohánya, nyers selyme, némely szövetei, egyes gabnanemei, — megannyi szolló tanubizonyságai annak hogy czélszerű államinstitutiók, helyes ipari törvényhozás, tökélyesb technikai oktatás-rendszer meghonosítása meg erélyesb vállalkozói szellem alapján e két ország még egyszer feljuthatna az ipari s kereskedési tekintély azon polczára, melyen három évszázaddal ezelőtt létezett.

Az éjszakeurópai országokban, melyekhez Svédhont Norvegiával, meg Dániát kell sorolni, virágzó ipar s magasbfokú közgazdászati műveltség nem igen található. Oka e jelenségnek ez államok elszigeteltségében, az uralkodó befolyásu ipari népekkeli érintkezésöknek hiányos voltában, s némely tekintetben égallji és physikai földviszonyaikban is rejlik. Egyes

irányokban egyébbiránt itt sem hiányzanak a haladás és ipari emelkedés örvendetes jelei, mire nézve a dán bútorok s porczellán edények, zeneszerek és művészi faragványok, másfelöl Svédhon jeles vastermelvényei és fája, vitorlavászna és bőrkészítményei, szövetei és posztója, elégséges tanúpéldákként szolgálnak.

Valamivel elevenebb ipari mozgalommal találkozunk Oroszországban. Az orosz gazdászati s különösen ipari cultura lényegileg csak a jelen századnak szüleménye, s kiválólag annak tulajdonítandó, hogy a természet adományaival sokhelyütt gazdagon elhalmozott országban a legujabbkori fejedelmek minden kitelhető módokat és eszközöket felhasználtak, hogy habár egyenes áldozatokkal is, a nagy birodalmat Közép- meg Nyugat-Európa ipari uralma s fensőbbsége alól kivonják, s a nemzeti műipar meghonosúlását elősegitsék. Igy jött, hogy az amugyis rendkivüli útánzási talentommal, türelemmel, s meglehetős munka-erővel felruházott nép, idegen, különösen franczia meg angol mesterek utmutatásai szerint, állami segélyzés és védelem, buzdítás és ösztönzés, védvámok és kereskedelmi tilalmak folytán az utóbbi két három évtizedben valóban oly fokára vergődött fel az ipari fejlődésnek, mely csakugyan örvendetesnek lenne nevezhető, — hogyha nem volna igen is sok és alapos ok ez iparnak (mely pamut- és selyemkelmékre, érczművek és papírkészítésre, gyolcs és chemiai szerekre, czukor és olajgyártásra is kiterjeszkedik) igazi életképességén s tartandóságán kétkedni, mesterkélt üvegházszerü módon előidézett ingatag jelleme iránt bizalmatlansággal viseltetni.

Görögország, az egykori virágzó Hellen-államnak, közgazdasági tekintetben is csak árnyéka, a mennyiben sem a nyerstermelés sem a műipar nem áll azon fokon, mely az egykori nagyságnak és fénynek csak nyomaira is mutatna, s lakóinak munkaerélye, szorgalma, iparos szellemére következtetést vonni engedne. Okai e szomorú hátramaradásnak egyébbiránt nem egyedűl a

nép jellemének s erkölcseinek, hanem a hosszas elnyomatásnak, a talaj sok tekintetbeni mostohaságának, a belső államrendszer megszilárdulása ezernyi nehézségeinek stb. tulajdonítandók. Kiállítmányai közt egyébbiránt érdekkel szemléltettek ismeretes s világhirben álló márványa mellett, egyes jelesminőségű bornemek, a hymettusi méz, a viasz, hajószerek, és némely szövetkészitmények.

Némileg ugyan ezt mondhatjuk Törökországról. Az Osmán birodalom lakói a legujabb világtárlatról elmaradni nem akartak ugyan, minek tanubizonysága volt fényesen földiszített, s gazdag himzetű szőnyegekkel, schawlokkal, ékes fegyverekkel, bámulatos ügyességről tanuskodó kézimunkákkal, kivarrott bőrkészítményekkel, stb. ellátott külön udvaruk vagy osztályuk. De azért mindez virágzó köziparral és nemzet-gazdasággal nincsen összefüggésben, a mennyiben egyes főbb városokat kivéve, igazi iparmozgalom, munkássag, haladási törekvés, vállalkozói erély egészen hiányzik, s a tőke meg hitelhiány, a nép közönbössége, a kormány örökös hánykodásai és szorultságai, a rossz törvénykezés és igazságszolgáltatás, a hatósági közlönyök corruptiója stb. következtében, minden jobb akarat és szándék is meghiusul, sikertelen marad.

Eddig az európai álladalmak, és népekről szóllottam. Szükség azonban legalább futólag, és az öszletes kép kiegészitéseül, az Európán-küli országokat is szemügyre venni, jelesül az Éjszakamerikai Uniót, az (eddig tüzetesen fölnemhozott) oly nagy fontosságú kelet- s nyugatvilági Gyarmattartományokat, azután Brasiliát, és Chinát, mint a mely országok szinte résztvőnek a nagy világkiállítási versenyben; és ugyan. A mi az Egyesült Éjamerikai Státusokat illeti, ezek a legujabb világipartárlaton siralmas polgárharczuk miatt erejekhöz és közgazdászati

nagyságukhaz illő mérvben nem jelenhettek ugyan meg, de egyes kiállítmányaikkal, melyek közt gépjeik, ásványaik, őstermékeik, s pamut-készítményeik tüntek ki, mégis azon meggyőződést költötték, hogy lakóik az angolsaxon britt iparos fajnak méltó sarjadékai, s hogy kedvezőbb körülményben, s a távolság meg a szállitás lenemgyőzhető nehézségei nélkül, oly erő-arányban jelenhettek volna meg a tárlaton, hogy több tekintetben magát Angliát is elhomályosítani képesek leendettek. *)

Brazilia, Peru, Costa-Rica, és Uruguay országok kitünő mennyiségű nemes érczet, meg gyémántokat, jeles gyapotot és gabonát, nemes fa és rézterményeket állitottak ki. Amerikáról, a naponként fontosbá váló Algierről, és a kitünő borokban, gyapjakban, buzában, és aranykincsekben jeleskedő Australiáról egyáltalában azt lehet megjegyezni, hogy az Európából átvándorolt erők és tőkék az ottani természetgazdagság, s semminemü korlátok által meg nem szorított szabad iparverseny segélyével, szerencsés politikai államalakulást föltéve, oly virágzó jövőnek mehetnek elébe, melyet eddigelé a vénülő Európában csak kevés ország érhetett el.

Nem kevés érdeket költött a keleti népek kiállitási osztálya, jelesül az Egyiptomi, a Chinai, a Japani meg a Siami országé. Igy a mi az elsőt illeti, kiváló figyelemmel vizsgáltattak ókori ékszerkiállitmányai, melyek a világ tán legrégibb műritkaságait képezik; a másodiknak: páratlan porczellánkészitményei, elefántcsont meg ébenfábóli faragványai, s csipkéi; mig a harmadiknál: papirja és fénymáza,

*) Indokolhatni ezt egyebek közt azon ez államszövetség statisztikájából merített adatokkal, hogy az Unió iparvállalataiban fekvő tőkeösszeg 1840-től 1850-ig tehát egy rövid évtized alatt 540 mill. forintról 1100 millióra rugott; hogy a gyáraiban feldolgozott nyersanyag értéke közel 1200 mill. forintra megy; maga munkabér fejében 240 mill. dollár fizettetik a vállalkozóktól, hogy egy maga a pamut szövés és gyártás 1100 gyárban üzetik melyek évi productuma 62 mill. dollárt teszen, hogy hajózata s vaspálya-rendszere a világ legelső államaiét már majdnem tulszárnyalta, mezőgazdasági és egyébb gépei az Angolokéin is tulteszenek, stb.

selyem-szövetei és ébenfa-diszművei, Siamnál pedig szinte egyes szövetek s eszközök diszelegtek. Az egész keleti iparra nézve egyébiránt bekell vallanunk, hogy bármily magas tökélyfokot áruljanak is el egyes, kézzel előállitott, czikkei, p. o. bámulatos finomságú schawljai, gazejai, elefántcsontból s bőrbőli munkái: azt félreismerni még sem lehet, hogy mindez csak egypár hatalmas főúr vagy nábób hajlamainak kielégitésére czélzó, de semmi szélesb ipari alappal vagy fensőbb iránynyal és népi jelentőséggel nem biró keresetágak szüleménye; s hogy a figyelmesb észlelő az europainyugati meg a keleti- s délszaki népek ipari készítményeinek egybehasonlításánál egyebek közt csakhamar azon megismerésre is jutand, hogy azon meleg szabadságérzület és személyfüggetlenségi jelleg, mely az elsők összes közgazdászatát kitünteti, illetőleg átlengi, s oly eleven mozgékony alakba önti: az oriental népek szolga-jellemű, szabad lélekemelkedettséget nem ismerő, monoton, s rideg változatlanságú ipar-alkotványaiban egészen hiányzik; s hogy mig nálunk a művészet és műszorgalmi productió terén a legsokoldalubb emberi szükségleteknek megfelelő termelési irány, meg legnagyobb forma-gazdagság, változatosság, élénkség, haladásvágy, mozgékonyság tapasztalható: amott csak a pulya kéj- s gyönyörvadászat bóditó tárgyai és készitményei örvendnek keletnek, egyébbiránt pedig az egész ipari életben örökös egyformaság sterotyp fásultság és tespedés uralkodik!

Mindezeknél nagyszerübb szerepet viseltek azonban a világtárlaton a tengerentúli gyarmattartományok, s főleg az Angol birodalomhoz tartozók, jelesül egyfelől, a mesés gazdagságú Kelet-India, másfelől az Éjamerikai Canada, meg az Ausztrialiai Victoria, azután Tasmania, uj-dél-Wales, uj-Braunschweig és uj-Scótland, melyek kiválólag ősterményekben (pamut, gyapju, gabona, fanemúk, nemes-érczek, ás-

ványokban) valóban bámulatos mérvü és tökélyü productiót tüntettek fel, s reánk Magyarokra nézve különösen annyiban főfontosságú momentumát képezék a legujabb világkiállitásnak, a mennyiben mind e gyarmatok ép azon termelvényekben tündökölnek, a melyekkel hazánk maholnap a világkereskedési forgalomba beléphetni legtöbb kilátással bir, s a melyek e szerint rendküli gyorsaságú fejlődésöknél, s a közlekedés mindinkábbi tökélyesedésénél fogva reánk nézve a legfélelmetesb versenytársakként jelenkeznek.

B.)

Különös tekintettel Magyarországra.

Ha Magyarországot ez itt kijelelt államsorozatban utolsó helyen emlitem, ez nem azért történik, mintha hazánk a londoni világipartárlaton az utolsó szerepet játszotta volna, (hiszen ennek ellenkezőjéről Europa valamennyi szakembereinek egyhangú nyilatkozata elég fényes tanuságot tön), hanem azon okból, mivel jelentésttevő főkötelességének ismeri e helyütt Magyarországról (mint bennünket legközvetlenebbül s leginkább érdeklő országról) az eddigieknél kimerítőbben szóllani, s vonatkozással a világtárlati magyar kiállitmány-osztályra, nemzeti gazdászatunk állása és helyzete, jelenje meg jövője, fény- és árnyoldalai felől öszszefüggő s bővebb elmélkedésbe bocsájtkozni.

Azokból, a mik a fentebbiekben az egyes főosztályok és szakokban előforduló kiállitmányainkra vonatkozólag, megérintettek, azon megismerést merithetni: hogy Magyarország a legújabb londoni világversenyen nem csak a kiállítók számaránya, hanem a kiállitott tárgyak s termelvények bősége, mennyisége, és minőségénél fogva is, sokkal tekintélyesb állásban jelent meg,

mint az 1851 és az 1855-ik évben megtartott világipartárlatokon; s hogy gazdag forrásokkal rendelkező productiójának különböző előhozományai oly tekintélyes mérvben valának kitárolva, a mely nemcsak országos jelentőségünknek illő kifejezésére szolgált, s az összes művelt világ figyelme- és elismerésével találkozott, hanem arról is meggyőzött minden elfogulatlan szemlélőt, hogy az Ausztriai birodalom közgazdászati erőforrásainak egyik fősúlypontja kétségtelenül Magyarországban fekszik, s hogy a monarchia anyagi felvirágzásának igen sok alaptényezői egyenesen Szent István koronája dúsföldü s a gondviseléstől gazdag termő-erőkkel s nagy erkölcsi fejlődésképességgel megáldott országaiban keresendők.

Kiállitmányaink sorában, mint emliteni se kell, az első főosztályba, vagyis a nyers-termékek osztályába tartozók, szerepeltek kiválókép; — és pedig: a bor, a gabona, a len és kender, a gyapju, a dohány, a réz, meg a fanemüek. Boraink tekintetében jelesül legyen e helyütt (utalással Ngs Korizmics ur kitünő jelentésére) szabad kiemelnem azt, hogy az éber figyelmet költött s gazdagváltozatosságú kiállitmányok közől, szakértők részéről páratlan tokaji borunkon kivül legnagyobb elismeréssel: a somlyai, neszmélyi, magyaráti (fehér), — egri, szekszárdi, budai, és villányi (veres) borok találkoztak, s hogy hazánk e terméke mind jeles minősége s magas belértéke, mind tekintélyes mennyiségbeni termelhetőségénél fogva fogyasztóknak és kereskedőknek érdekeltségét egyaránt és igen nagy mérvben felkölté. *)

---

*) A magyar gabonanemek (buza, árpa, rozs, stb.) az egész kiállitáson csak két ország termelvényében találtak vetélytársra, t. i. az oroszországi (délvidéki) meg az ausztraliaiban; mely utóbbi szépség s nagyság tekintetében kétségkivül még magasabban áll mint a mienk, de beltartalomra nézve viszont a magyar termelvénynek engedi az elsőséget. A magyarországi legsúlyosb buza a kiállitási jury-bizottság által 91—92 fontra becsültetett, legjelesb minőségünek pedig a bánsági, azután a fehérvári, meg a tiszaháti vidékekről való találtatott.

A gabonával közvetlen összefüggésben kitünő finomságu s jeles minőségü **lisztünk** diszelgett a kiállitási palotában, és pedig oly tekintélyes módon, hogy e czik tekintetében velünk versenyző kiállitó alig, — **felettünk** álló ország egysem találkozott. Ennek tulajdonithatni azon valóban bámulattal párosult elismerést és figyelmet, melyben hazai tárlatosztályunk e kiállitmánya egyáltalában részesíttetett, és azt, hogy a kiállitók mindnyáján kitüntető érmek és dicsérő okmányokra egyhangúlag méltóknak nyilvánittattak. Megannyi serkentő indok arra, hogy honfiaink e főfontosságú s idővel felette nyereségessé válható nemzeti iparág iránt mind nagyobb mérvben forduljanak, s azt a tökélynek és üzletterjedelemnek lehető legmagasb fokára emeljék.

Harmadik sorban páratlan minőségü és zamatu **dohányunk** tündöklött, a mely elégséges mennyiségben ugyan nem vala kiállitva, de a kiállitók mindegyikének vivott ki elismerést sőt kitüntetési érmeket is. A kiállitott példányok között legnagyobb figyelemmel vizsgáltattak az ismeretes jelességü gyarmathi, verpeléti, debrői, kápolnai, tófalui, szent-andrási, melyeknek egyike igazi muskatály illata és zamatja, a másik leveleinek feltünő nagysága (24 ujj hosszu s 15 ujj széles) a harmadik szivóssága s erejénél fogva vonta magára a bámulást; s több kivált franczia kereskedőtől annyira megkedveltetett s oly fontos czikknek ismertetett fel, hogy több ezer mázsányira rugó tömeg elkelésére bármíkor is könnyen nyilnék alkalom. *)

---

*) Helyszerünek találom itt azért megis érinteni egy kitünő franczia nemzetgazdának és magas állásu császári kormányhivatalnoknak **Maurice Blocknak** a „Journal des Économistes“ czimű tud. folyóirat mult évi augustushavi füzetében tett e nyilatkozatát a magyar kiállitásra vonatkozólag: la Hongrie a fourni une collection vraiment intéressante: si la récolte en France sera mauvaise, on pourra lui acheter des céréales; si le vin ne reussit pas chez nous, nous pourrons lui en demander pour couvrir notre deficit stb.

Hazai őstermelésünk egyik nagyfontosságú áruczikkét továbbá a jelesminőségü len és az erősszálu kender képezi; melyel a versenyt az orosz meg az olasz e nemü productummal ugyan nem állhatjuk ki, de egy fontos belföldi iparág alap-anyagának birtokában vagyunk, mely idővel kiviteli kereskedésünkben is fényesen fog szerepelhetni. — Sokkal jelentékenyebb módon képviselteték ellenben honunk gyönyörü gyapjukiállitmányai által, melyekkel az egész világtárlaton csak egykét poroszsileziai kiállitó által felmutatott példány, meg Ausztrália hasonszépségü s finomságú gyapjunemei vetekedtek. Egyáltalában azt mondhatni, hogy több és szebb gyapjut Ausztraliának kivételével egy ország sem állitott ki, még maguk az egykori elsőrangú gyapjutermelő államok, Spanyolország, Szászkirályság stb. sem; s hogy ha e czikkből igazán háladatos külforgalmi árut akarunk csinálni, a ránk nézve oly félelmes tengerentúli productio versenye ellen csak úgy fogunk megállhatni, ha kiválólag finom s magasb értékü gyapjunk tökélyesbitésére és szaporitására törekszünk. — Őstermékeink sorában kitünő szerepet játszott továbbá ásványaink között a vas, a kőszén, a jelesnek fölismert vörös réz, nemesércznél becsesb savunk, azután a gubacs meg a különböző fanemek, mely utóbbiak tekintetében ugyan több más álladalom, kiválókép pedig a páratlan gazdagságú tengerentúli, jelesen Canadai tartomány meg Ausztralia kiállitmányai által túlszárnyaltattunk, de szakértők figyelmét mégis nagy mértékben magunkra vontuk; eltekintve attól, hogy a kiállitáson ezen tárgy tekintetében hazánk csak egykét (p. o. mármarosi, barsi s bakonyerdei) mutatvány által volt képviselve, több fontos vidékek pedig (p. o. Slavonia, meg felső Magyarország egyébb részei) kiállitmányokat nem is küldöttek. — Nem lehet hallgatással mellőzni a nyersterményi főosztályban előfordult hazai készitményeink közt végre a többnembeli jeles vegyészeti szereket, keményitőt, festékanya-

gokat stb. melyek különösen nemzeti fővárosunk több jeles gyárműhelyéből kerültek ki, s legalább arról tanuskodtak, hogy a termelés ezen ágai irányában sem viseltetünk már közönynyel.

Sokkal jelentéktelenebb, mondhatni szerényebb szerepet játszottunk azonban műipari tekintetben a világtárlati palotában. Agricol státus lévén, s hiányában szenvedvén azon nagy tényezők- és segédszereknek, melyek a virágzó iparélet kifejlésének lényeges előföltételei: természet és adott körülményeinknél fogva egyelőre túlnyomólag őstermelésre utalt népet képezünk, és igy nem is jelenhettünk meg a nagy világversenyben ipari készitményekkel oly mérvben és oly tökélylyel, hogy a század ipar-hatalmai mellé joggal sorakozhattunk volna! — Egyébiránt, elkell ismerni azt is, hogy ez irányban tett ujabbkori haladásunk s törekvéseink dicséretes tanupéldái sem hiányzottak, s hogy az, a mi hazai kiállitásunkban a műipar terén a külterjesség tekintetében hiányként tünt fel, a kiállitott tárgyak belterjessége, benső becse által meglehetősen pótoltaték, és egyensúlyoztaték. Igy eltekintve a némileg szinte idetartozó liszt-ipartól, mely oly kiváló jelességü, egyebek közt (fentebb dicsérettel érintett) fónyi meg sárospataki malomköveink, Czimeg hazánkfiának opálzott üvege, gyönyörü herendi porczellán készitményeink, a Beregszászyféle uj szerkezetü jeles zongorák, Kirner (fájdalom érem nélkül maradt) szép s solidalkatú fegyverei, már hétszer kitüntetésben részesült pesti óraművészünk Králik két rendbeli óramüvei, Ganz vasgyárnok művei, kiállitott magyar diszöltönyeink, a dicséretes haladásról tanuságot tevő gácsi posztógyár jeles (öltöny, gyapjuszövet kendő stb.) készitményei, Bodnár Vadász Gíntner és Baumann öltönydarabjai illetőleg lábbelijeik, az ernyedetlen szorgalmú Pózner könyvkötő művei, Wilde zirtzi műasztalosnak almáriomjai, Vidats

Farkas, Feivel és Gubitz jóminőségü s elismerésre is talált gazdasági gép-eszközeik, Mannschön szíjgyártó munkái: bármely másodrendü nemzet ipari osztályának diszére váltak volna, s nem is emlitve azt, hogy hazai iparosaink közől több jeles szakképviselő végkép elmaradt a tárlatból, hangos tanubizonyságul szolgáltak a felől, hogy a Magyar idővel ez irányban is képes leend magasb igényeket kielégiteni, s a Keleteurópa szivébeni világhelyzetéből eredő magasb követeléseknek és kötelmeknek megfelelni.

Ez volt a magyar kiállitási osztály az 1862-ki londoni nemzetközi ipartárlaton; mint lehetőleg hü kinyomata és képviselője nemzeti gazdászatunk ez időszerinti állása és termelőerejének, elért fejlődésfoka s belső szerkezetének, fény és árnyoldalainak, előnyeinek és hiányainak! — Legfelületesb áttekintése is azon meggyőződést költheté a szemlélőben, hogy hazánk világrészünk legjelentékenyebb, a gondviseléstől természet-adományokkal bőségesen ellátott, tartományaink egyike, mely ildomos törvényhozás, ernyedetlen erőfeszités és munkásság, vállalkozói szellem s tőkeszaporitás alapján egykor azzá válni leend képes, a minek magát sokszor büszkeséggel nevezi, t. i. Közép- és Nyugat-Európa egyik éléskamarájává, meg a keleti és nyugati világ közvetitő kapcsává!

Lássuk már most azon következtetéseket, a melyek hazai közgazdaságunk előmozditására, hiányainak eliávolitására, s egy jobb jövő megalapitására nézve az eddigiekből levonhatók.

Tekintve mindenekelőtt hazai közgazdaságunknak az utóbbi két évtizedben tapasztalható kétségtelen haladását (mely a kiállitáson nyert tekintélyes arányú kitüntetések és érdemjelvényekben is fényesen nyilatkozott), ez, jelentéstevő alázatos véleménye szerint: egy-

részt ujabb időben a nemzet általában kifejtett élénkebb figyelmének a társadalom anyagi és gazdászati tényezői irányában, — a gazdászat és forgalom terén mindinkább élénkülő közsürgelemnek s növekedő erőfeszitésnek, meg a vállalkozási szellem és erély nagyobb mérvbeni kifejlésének, másfelől azon körülménynek tulajdonitandó, hogy a nemzetet ért nagy politikai megrázkodtatások közepette és folytán az őstermelést annyira lankasztó jobbágyviszonyok s hűbérjellemü intézmények megszüntettettek, a közgazdasági törvényhozás az azelőttinél sokkal tökélyesebb okszerübb elvekre fektettetett, a közlekedési eszközök rendszere csak kevéssel azelőtt alig sejthetett dimensiókban, s több irányban, hatalmas lendületet nyert, az ipart és forgalmat lebilincselő számos elavult korlátok mellőztettek, a tőkegyűjtési és a takaritási ösztön karöltve az okszerübb gazdálkodásmód szükségessége felőli meggyőződéssel, (a tekintélyes mérvben szaporodott szükségletek, kiadások, s államtartozások folytán) tágabb körökben kifejlődött, a hitel- és pénzüzlet elevenebb, mozgékonyabb alakot öltött, — és igy a nemzet gazdászati ereji és képességei, szorgalma és munkássága, lényegileg termelőbbé, gyümölcsözőbbé is változott. Igen! Magyarország az utóbbi két évtizedben egy nagy, egy mélyenható ipari s közgazdasági forradalmon ment keresztül, jelesül a mennyiben az épemlitett körülmények és változalmak folytán nemzetgazdasága túlnyomólag középkorias, mozgékonytalan, hűbéri, s naturaloekonomiai jellemét leveté, s modern, szabadabb szervezetü, elevenebb-mozgású, pénz-oekonomiai irányú alakot öltött; tehát egyrészt anyagi s közvagyonossági tekintetben bensőleg megerősbödött, s okszerübben szerveződni kezdett, másfelől szorosb és szakadatlan összköttetésbe hozatván a külfölddel, a magasb müveltségű államok sokoldalubb behatásai alá jutott, a fensőbb ipar és forgalom-élet alapjait és emeltyüit, szükségeit, feladásait jobban megismerte, előbb-

rehaladtabb népek s országok intézményeit s anyagi culturáját tüzetesebben méltányolni becsülni megtanulta, s igy mindezek folytán önnön közgazdasági hivatásának tisztább és helyesb felfogására is emelkedett.

Mindez egyébbiránt korántsem jogosit fel bennünket azon hiedelemre, mintha hazai közgazdászatunk már a fejlettség magas polczára felért, salakjai- és hiányaiból kibontakozott volna! Az elfogulatlan s részrenemhajló szemlélő első pillanatra észreveendi ugyanis azt, hogy mily sok irányban és mily sokban vagyunk még igen is hátra, mennyi nagy és nehezen orvosolható bajokban sinlik nemzeti gazdászatunk, mily sok még a tenni meg a mellőzni való: ha az eddig csak megkezdett pályán szerencsésen továbbhaladni, erőink és természetforrásaink sükeres kifejlését s értékesitését eszközölni, anyagi jóllétünk alapjait megvetni akarjuk.

Messze vezetne e hiányok részletes elősorolása, s azért csak egy két momentum kiemelésére szoritkozom. — Egyik legnagyobb hiányát, illetőleg akadályát nemzetgazdaságunknak képezi: a magyarnak azon sok tekintetben igenis mértékfeletti idegenkedése, melyel minden intézmény reform és javitás iránt, mely a külföldről származik, nem a hazai földből sarjadzott, s régies nézetei, szokásos eszmejárásával ellentétben állani látszik, viseltetik. Ez oka annak, hogy nemritkán még a legokszerübb, a legjobb eredményt biztosító javítás is vagy épenséggel nem, vagy csak igen nehezen honositható meg a gazdasági üzletben, s hogy a puszta félszeg vélelem s előitélet nem ritkán a legáldásosb ujitást, csirájában elfojtja. — Egy másik nagy hiánya nemzeti gazdászatunknak az, hogy fajunk igen nagy része semmikép sem bir kibontakozni azon anynyira lankasztó s már nagy Széchenyink által is oly hatalmasan ostorozott szokásból: minden bajnak s hiány-

nak a forrását mindég másban (és másutt) s nem önmagunkban, öntévedéseinkben is keresni, minden bajért visszásságért, a nélkül, hogy elég komolyan nyomoztatnék, nem folytak-e arra be önrészünkről ballépések vagy balfogások — másokat okozni! — Igy azután az erélyes önmegfeszités, a törhetlen munka-buzgalom, az illő önsegélyzési irány helyett, sokszor csak panaszos magunkbavonulás, tétlen elzárkozottsággal találkozni, mely között a legjobb erők s képességek gyümölcstelenül hevernek, meddő improductivitásban megdermednek.

Egy további hiánya nemzeti iparéletünknek azon minden mélyebben látó buvár előtt ismeretes s könnyen megis fejthető jelenség, hogy (ugy, mint minden olyan népeknél, a melyek hosszas elszigeteltség után a cultur-világ haladási mozgalmától, egyszerre annak közvetlen befolyása alá kerülnek: középkorias meg modern irányú állapotok intézmények és törekvések létszertelenül egymás mellett s még illőleg kinem-egyenlitve léteznek) minálunk: Magyarországban is oly időszakát éljük a nemzetgazdászati fejlődés-processusnak, a hol igen igen sok ellentét, mult és jelen, ókor- és ujkor, conservatismus és progressismus, illő kibékülésre még nem jutott, a gazdasági concret viszonyok meg az új aera követelései egymással kinem egyenlíttettek, a közháztartás különböző ágai közt feltünő aránytalanság létezik, s egyfelől a legmerészebb haladási és radikalreformeri törekvésekkel, másfelől a legridegebb maradási s ujitás-ellenzési iránylatokkal találkozhatni; — a minek káros következménye egyebek közt az, hogy mig némelyek, minden figyelem nélkül a fennálló viszonyok és körülményekre, üzletben és iparban a legmeszszebbható de műveltségfokunk egyébb igényeivel s erőelemeivel öszhangban nem álló ujitásokat sürgetik, addig mások, minden uj iránt ferde ellenszenvet táplálnak, s a tarthatlanság fél-

renem ismerhető bélyegét magukon hordó intézmények és állapotok minden ároni fenntartása megörökitése mellett buzognak.

Kétségbe vonhatlan hiánya közgazdászati életünknek az, hogy az anyagi munka, az ipari foglalkozás nálunk még eléggé nem becsültetik, illő méltányolásra nem talál. Daczára ugyanis annak, hogy a legujabban lefolyt idők ez irányban félrenemismerhető haladást tanusitanak, s fajunk ez irányban világnézlete és felfogásában dicséretes változást hoztak elő: e részben még igen sok előitélet, s balvélemény uralkodik közöttünk; minek szólló tanubizonyságát egyfelől gazdasági és ipari tanügyünk lassu emelkedése, a hazai ifjuságban létező legkitünőbb erőknek meg a tehetősb családok sarjadékainak a technikai intézetektőli távolmaradása, — másfelől azon többrendbeli akadályok és nehézségek képezik, melyek honunkban, átöröklött aristarchiai nézleteinknél fogva, egy önálló, túlnyomólag iparos és kereskedési szellemü, a közélet minden köreit melegítő hevével átható s az igazi alkotmányosság legbiztosb talpkövét képző közép-osztály kifejlésének elébe gördülnek.

Lehetlen hallgatással mellőzni nemzeti iparunk felvirágzásának hátrányai közt azon visszásságot, mely gazdálkodó osztályaink feltünő idegenkedésében a theoriától és tudománytól mutatkozik, s részben oka annak is, hogy a szellemhaladás nagy hóditmányai iránt kellő figyelemmel nem viseltetünk, a hiányteljes réginek helyébe a jobbat tenni tartózkodunk, sőt nemritkán egyenes bizalmatlansággal fordulunk el azoktól, a kik a gépies routine és gyakorlat mellett az elmélet terén is képzettséget szereztek, s ennek alapján is akarnak egyik másik irányban az egésznek szolgálni.

Szükséges-e továbbá bővebben bizonyitgatni azt, hogy mily nagy hiánya rejlik anyagi haladásunknak azon nemzeti lényünkben gyökeredző jellemvonásban, melynél fogva nálunk igen sokszor a hirtelen lelkesülést csakhamar a legnagyobb közöny s apathia váltja fel, s a meglankadó részvét miatt nemritkán a legáldásosb vállalatok, intézmények életbelépése meghiusittatik. Nem egészen jelentéktelen momentum továbbá a hazai közgazdaságunk emelkedését nehezitő hátrányok közt, az, hogy a „Nemzetgazdászat“ fensőbb egysége, az ipari ágak foglalkozások törekvések szükséges kapcsolata, benső öszhangja s létszeressége eszméjének felfogására, illő méltányolására még nem jutottunk el; a gazdálkodó egyén egy magasbrendű egész alkatelemeként magát tekinteni még eléggé meg nem szokta; fensőbb s eleven nemzetgazdasági öntudalom köztünk még kinemfejlett; s a nemzettest egyes, a természettől egymásra utalt s csak szakadatlan összemunkálásban előrehaladható osztályai, fensőbb államoekonomiai közczélokra összeforrni még meg nem tanultak; a minek egyebek közt az a visszás következése, hogy a gazdászati társadalomrend különböző elemei és osztályai a helyett hogy érdekeik solidaritását és azonosságát fölismernék, maguk közt mindenütt érdekellentétet vélnek találni, s az őstermelő a kereskedőben, a kereskedő az iparosban, az iparos a tőkepénzesben, a tőkepénzes a munkásban, a termelő a fogyasztóban és viszont természetes antagonistáját, ellenfelét szemléli!

Ezen inkább általános s kiválólag nemzeti jellemünk és erkölcsi világnézletünkből folyó hiányok és balviszonyok mellett: vannak azután az anyagi felvirágzást tulajdonkép s közvetlenül akadályozó vagy nehezitő hiányok. Igy mindenekelőtt népességünknek meg mindeg nagyon is elégtelen belterjessége, sokhelyütt gyérsége, mely egy-

felől legujabb ipari átalakulásunk folytán támadt nagyobb szükségeink szempontjából, munkás-kezekbeni (nagyon is sulyosan érezhető) hiányunknak, s az innen eredő számtalan visszásságok és bajoknak oka; másfelől egyike azon akadályoknak, a melyek nemzeti belfogyasztásunk növekedésére, s igy közvetlen a productió és ipar terjedésére, felette lankasztólag hatnak, a műiparnak már időszerü ágaihozi áttérést, az intensiv mezőgazdasági rendszerek meghonositását, a forgalmi piaczok illő mérvbeni élénkülését, a nagy-vállalatok sükerreli megalapitását, a könnyü és olcsó termelést, és az igazi versenyt és iparvetélyt megnehezitik. — E hiányok közé sorolható az, hogy igazán szakértelmes alapos képzettségü munkások s vállalkozók, illő jártasságu technikai és mechanikai capacitások, gyakorlati tapintatú üzletemberek, financztalentomok felett azon mérvben a mely anyagi felvirágzásunk érdekében szükséges volna, hazai nemzetgazdaságunk nem rendelkezik, s igy a legjövedelmezőbb vállalati és keresetalkalmak, a leggazdagabb természeti erőforrások, kiaknázatlanul maradnak. — Ide járulván tőkékben, tekintélyes vagyon-törzsbeni szegénységünk, a magas kamatláb, illő munka-közegek s munka-gépekbeni hiányunk, szállitási intézeteink és eszközeinknek még mindég szerfeletti drágasága, a tüzelési anyagnak (daczára rengeteg erdőinknek, s aránylag elégséges kőszéntelepeinknek) magas ára, az associátió szellemének még mindeg felette hiányos mérvbeni kifejlése stb.

Nem vonhatni mindezek mellett kétségbe továbbá azt, hogy iparos és földmüvelői köreinkben még mindég elég figyelem nem fordittatik az üzletmód tökélyesbitése, javitására. Dicséretes kivételektől eltekintve, ugyanis, valamint nyerstermenyeinknek, a bornak, a gyapjunak, a gabonának, az állatproductumoknak előállitásában, úgy egyébb őstermelési ágak-

ban még igen igen hiányos s ószerü eljárás s kezelés alkalmaztatik, s a legegyszerübb, a nagyobb költséget nem is igénylő javitásoktól is irtódznak sok gazdáink. *)

Épen úgy műipari készitményeink tekintetében is a megszokott régi kerekvágásban járdalunk, nemesb minták megszerzése, a műizlés s műérzék kifejlesztése, jobb nyers anyaggali dolgozás, igazi versenyküzdelem stb. mellőztetik, a czéhszellem túlnyomó, s szokásdiság és előitélet sok helyütt még mindég fontos szerepet visel.

Mindehhez járul még: a nyomasztó hitelhiány, mely kivált a legújabb időben mindinkább érezhetőbbé válik, s törvényeinknek adóstlegyező és hitelezőt- megszorító több szabályai által még fokoztatik is; — a hazai közgazdászatunkra az utolsó évtizeden ált oly súlyosan és lankasztólag nehezedő birodalmi pénzbonyodalmak; — a jószágok és termékek áraiban és értékében folytonosan tapasztalható legkárosb ingadozás és hullámzat; — a magasra emelkedett államkiadások által szükségesé vált s átmenetes intézkedések nélkül életbeléptetett új adórendszer; — meg az oly mélyenható általakulási processusnak, melynek vajudásai közepette a jelen nemzedék él, számas természetszerü ugyan, de azért nem kevésbbé fájdalmas és erőcsökkentő mozzanatai, stb., — meganynyi körülmény, mely nemzeti gazdaságunk- s ipari életünkre önsúlyú teherként nehezedik, szerencsés kifejlését módfelett akadályozza.

Legyen szabad az alázattal aluljegyzettnek, tekintettel az ügy fontosságára, e helyütt egykét eszmetöredékben, néhányat azon állami törvényhozási és magánköri intézkedések illetőleg feladatok közöl, föl-

*) Sok figyelemreméltó megjegyzés található mezőiparunk hiányaira vonatkozólag Hideghéthy jeles röpiratában: Fgyelmeztetések mezögazdaságunk körül 1861.

említeni, melyek igénytelen véleménye szerint, hazai közgazdaságunk sükeres előmozdítása érdekében mindenek felett szem előtt volnának tartandók. *)

Tekintve mindenekelőtt nemzeti gazdászatunk alap-ágát: az *őstermelést*, ennek emelése és kifejlesztése kiválólag két irányban eszközölhető sükerrel, jelesül *törvényhozási* és *üzleti* szempontból. *Törvényhozási* intézményekkel jelesül annyiban, a mennyiben a régi jobbágy-rendszerrel s birtok-kötöttségi állapotokkal összefüggő s részben még fenálló jogi- és birtok viszonyok végleges rendezése, — a *földhitel* emelésére megkivántatott jelzálogi rendtartás telekkönyv ügy, stb. általános s egyforma elvek szerinti vég megállapítása, — a jószágkezelésben és birtoklásban megszorító szabályoknak átalakitása vagy eltörlése, a nyerstermény-forgalom teljes szabadságának megvalósítása, állami dijázás és segélyzés különös tekintetet érdemlő esetekben és egyéneknél, végre a *törvénykezés* egyszerüsítése és gyorsítása: kiválólag a törvényhozó és országos közhatalom közvetlen intézkedéseitől és közreműködésétől függ, s számas, eddig még meg nem oldott feladványokkal lép elénkbe. — *Üzleti* tekintetben annyiban, mennyiben hazai mezőgazdaságunk sükeres előmenetele: az okszerübb üzletmódnak elterjedése, a hitelintézet ildomos felhasználása, a belterjesb gazdálkodás-rendszerekhez lassankénti (az az ildomos, nem erőltetett s időelőtti) áttérés, az *associátió* elvének kisbirtokosaink közt a gazdálkozási rendszer javítása czéljábóli érvényreemelése, állattenyésztésünk tekintetébeni nagyobb gond és szorgoskodás, több fontos termelési ágnak (p. o. repcze, len és kender, a szőllőszet, a selyem tenyésztés, a bányászat meg az oly életfontosságú köszéntermelésnek) nagyobb mérvben, illetőleg több munkaértelmiség és tökéveli esz-

*) Hogy legujabban több itt megérintett eszme tényleg valósulatba is lépett, vagy legalább tüzetesen méltányoltatni kezd — ismeretes dolog.

közlőbevétele, a nagybirtok illő-arányú megosztása, a (körülmények szerint már itt ott sükerrel foganatosítható de szabályként még korántsem tekinthető) bérrendszernek (jelesül hosszabb bérlet-időszakok szerinti) életbeléptetése, mezőgazdasági gépek s munkaeszközök alkalmazásba vétele, okszerübb erdőszet, a jobbféle és a finomabb minőségű gyapju nagy mérvben, s megfeszített gonddali előállítása, és kezelése: — által föltételeztetik, s az iránybani javítás és reformok nélkül igazi virágzásra sohase juthat. Mindezeken kül lehetlen hazai földiparunk szempontjából hallgatással mellőzni azt, mily égető szükség honunkban egy célszerüen szervezett, s honunk viszonyaihoz alkalmazott központi mezőgazdasági főiskola, meg több vidéki közép és alrendű földipartanodának felállítása; mily nagy jelentőségű momentum települési-ügyünk végleges elrendezése, melynek folytán a magas kormány közben járulásával a túlnépes vidékekről a nagyon is gyér népességű vidékekrei átszállítása szegényebb de munkaképes lakosoknak, eszközlőbe volna veendő, (hogy ez úton is a sokhelyütt tapasztalt nyomasztó hiány munkaerőkben és munkáskezekben pótoltassék); — mily jótékony hatásu lenne öszszes földipari érdekeinkre sőt magára az összbirodalmi pénzügyre nézve is: a fennálló földadó-, só- és dohányegyedárusági rendszer korszerű s hazai viszonyainknak megfelelő átalakitása; mily nagy hasznot hajtana mind a tudománynak mind a gyakorlatnak hiteles adatokon alapuló s lehetőleg kimerítő rendszeres mezőgazdasági statistika, mely a nemzeti nyers productio és őstermelés összletes képét, a belfogyasztás és a forgalom szempontjából szükséglett mennyegeket, a kereskedés összmozgalmát szemünk elébe állítaná, s a magas kormánynak ez irányban teendő minden intézkedéseit is egyszerüsíteni könnyebbíteni lenne képes; — mennyire óhajtandó az ország különböző vidékein illő erőkkel felszerelt minta-vagy példánygazdaságok felállítása és fenntartása; mily nagy szükségünk van végre mezei

rendőrségi szerkezetünk tökélyesbitésére; a volt jóbbágy-osztályhoz tartozó földmüvesek éberebb megfeszítettebb munkásságára; időszakonkint megtartandó gazdasági kiállítások- és tárlatokra; országos vizszabályozási, mocsárlecsapolási stb. munkálataink minél gyorsabb bevégzésére; a biztosítási ügynek mind nagyobb s tágabb körökrei kiterjedésére; hazánk különböző vidékei és termeléstájainak összekapcsolására tervszerüleg foganatosított közlekedési hálózat előállítása által; különösen pedig gazdasági egyleteink mindinkább élénkülő, minden irányban termékenyitőleg, buzdítólag és kalauzólólag ható s egybevágó müködésére; mely utóbbi tekintetében, kivált központi országos egyesületünk (mint igazi választmánya hazánk legkitünőbb államférfiúi státusgazdászati és földipari tekintélyeinek) már eddig is valóban sükerdús áldásos és meleg hazaszeretetről ép úgy mint messzelátó országászati tapintatról fényesen tanuskodó tevékenységet fejtett ki, s a magas kormánynak a hon boldogítására irányzott intézkedései előkeszítése meg foganatosítása körüli fáradozásainál fogva már eddig is a nemzet osztatlan elismerése és hálájára éredmesítette magát.

Nemzeti gazdászatunk második fő-ágát a müipari vagy nemesítő szorgalmat illetőleg: alólirott szerény nézete szerint kiváló jelentőséggel bír mindenek felett azon kérdés eldöntése, vajjon itt van-e már az idő, a nemzet figyelmét és erejét nagyobb mérvben a müipar meghonosítása és támogatására is irányozni. Alólirottnak igénytelen nézete szerint, e kérdésre, napjainkban a hol hazai közgazdaságunk középkorias békóiból már kibontakozott, a polgárok törvény előtti jogegyenlőségének nagy államelve érvényre emelkedik, a városi életnek meg az ezen alapuló, s önálló erőteljes s munkás középosztálynak kifejlése a nemzeti status- és cultúrélet egyik főtényezőjeként fölismertetik, a közlekedési rendszer már tekintélyes mérvben létrejött, hitel-

s tőke-üzlet jelentékenyebb lendületet vett, főleg pedig politikai és közgazdasági állásunk keletfelé, ez irányban is bizonyos fensőbb kötelmeket szab elénkbe világ forgalmi actiónk és szereplésünk tekintetéből: igenlőleg lehet és kell válaszolni! Jelesül annyiban is a menynyiben minden alapos státusgazdasági elmélet egyik főelve az: hogy a jól rendezett s virágzó közgazdaság lényeges föltételét és alapját a három nemzeti iparágnak (őstermelés — műipar — kereskedés) harmonikus kifejlődése s helyes egyensúlya képezi, s hogy igazi anyagi jóllét, vagyonosság, és haladás, csak úgy idézhető elő és biztosítható, hogy ha a városi meg a falui ipar, az őstermelés és a műszorgalom, kezet fogva, s egymást kölcsönösen támogatva és erősítve, bír érvényre emelkedni és gyökereket verni.

A műipar előmozdítására czélzó ez intézkedések és buzdításnak azonban nem szabad mesterkélt módon és természetellenes eszközökkel, az őstermelési érdekek és erők csorbításával, a védvámkereskedési rendszernek mint rendszernek meghonosításával vagy ép erőszakolással eszközlőbe vételni; nehogy azon tévédesekbe bonyolódjunk, melyekkel az egykori védegyleti agitatió karöltve járt, s nehogy olyszerű eljárás vétessék czélba, a mely idő-előtti, életrenemvaló, s puszta üvégházi műipart eredményezne, a fogyasztókat egykét termelő érdekében megadóztatná, az idegen verseny minden legcsekélyebb fuvalmától lesujtathatnék, szóval a nemzeti productiv-erőket, szellemi és anyagi tőkeket, oly irányban fejlesztené ki és értékesítené, a mely a valódi országos és fensőbb nemzetérdekkel összhangban nem állana.

Midőn a tisztelettel alulirott e szerint a műipar tüzetes figyelembevételére nézve is eljöttnek hiszi az időt, ezt csak oly értelemben óhajtja vételni, hogy az ez iránybani köz- és magántevékenységnek főelvét

mindenkor az képezze, először: hogy kiváló figyelem az elsőrendű s általános jelentőségű létközegek s iparárukra fordíttassék, másodszor: hogy mindenekelőtt oly gyárak és műszorgalmi szakok támogatása vétessék czélba, a melyek belföldi jóminőségű termelvényeket és nyers anyagokat dolgoznának fel, mesterkélt buzdítási és segélyezési áldozatokat nem vennének igénybe, s az alsó és középosztályok szükségletei födözésére nézve nagyobb fontosságuak volnának, szóval az érdekökben tett áldozatokat illőleg visszapótolni képeseknek mutatkoznak.

Ezeket, s az általános-közgazdasági országos érdekeket szem előtt tartva, jelentéstevő alázatos véleménye szerint hazai iparügyünk előmozdítására mindenek felett a következők volnának szükségesek. Először: felállítása illetőleg szervezése egy tekintélyes s a hon valamennyi ipari technikai és tudományi tekintélyeit magábazáró központi műipari egyesületnek, a mely (oly formán mint a központi gazdasági egyesület a mezei ipar tekintetében) a hazai iparra, s ipari politikára s törvényhozásra vonatkozó feladványok s intézmények mindenoldalú megvitatása, szakférfiakkali érintkezés és közreműködés, időszerűnek s czélirányosnak fölismert nagyobbszerű vállalatok vagy intézetek életbeléptetése körüli buzgólkodás, a magas kormány elé terjesztendő felvilágosítások, véleményezés, tanács adás, hirlapok és szakközlönyök kibocsájtása, időszakonkénti mű- és ipartárlatok rendezése, a műszorgalom emelkedése hiányainak és hátrányainak földerítése s a mennyiben tőle kitelik orvoslása stb. által: minden irányban üdvös befolyást gyakorolhatna, a törvényhozásnak és a kormányhatalomnak a legfontosb ügyekben segítségére szolgálna, s föltévén, hogy nem egyoldalu pártelemek, pártérdekek, vagy csak egyes osztályok kizáró szereplése szinterét képezné, valóban az összes nemzetgazdászat s anyagi felvirágzás egyik főtényezőjévé válhatnék.

Nem kissebb jelentőségű ez irányban a czéhszerkezetnek általános és teljes megszüntetése, s az ipari szabadság elvének, illő tekintettel hazai viszonyainkra és szükségeinkre, életbeléptetése. Honunk, mai fejlettségi polczán, szemközt az ujkor óriási vivmányaival, utalva termelő erőinek legszabadabb leggyümölcsözőbb értékesítésére, a szabad-verseny rendszerét magától többé el nem utasíthatja; annál kevesbbé jelesül, minél bizonyosabb, hogy a czéhszerkezet valamennyi előnyei és fényoldalai a műiparszabadság rendszerében is előidézhetők vagy biztosíthatók, s mennél fényesb tanuságok szóllanak Europa valamennyi cultur-államaiban a mellett, hogy a műipari szerkezet ez iránybani reformja még mindenütt nem csak az egésznek, hanem még magának az e reformtól leginkább idegenkedő osztálynak is javára, emelesére szolgált.

Egy további nélkülözhetlen kelléke és föltétele ipari előbbre-haladásunknak: a reál- és technikai oktatásügy tökélyesbbitése, szélesb alapokra-fektetése, az anyagi munka s műtani foglalkozás nagyobb mérvbeni becsülése, a reál- s technikai tanárok társadalmi és anyagi helyzetének javítása, kitünő szaktudósoknak vagy nagyobb reményekre jogosító ipartanodai növendékeknek külföldön gyakoribbi utaztatása, a központi országos műegyetemnek Budáról Pestre, a nemzeti ipar és forgalmi élet gyúpontjábai áthelyzése, kitünő, iparosoknak a honhozi édesgetése, országos fontosságú iparágak megalapítóinak (bizonyos éveken általi) adó-alól fölmentése, elavult hasznavehetlen s a magasb fejlettségi foknak meg nem felelő ipari- és kereskedési törvények átalakítása s a kor szükségeihez, meg a velünk folytonos érintkezésben álló népek viszonyaihoz, idomítása, tovább az associátió elvének mind nagyobb körökben és szélesb alapokoni meghonosítása; technikai felfödözések szabadalmasítása, jogtalan utánzástóli megóvása stb.

Felette fontos és jótékony hatású intézetet képeznek ez irányban jól szervezett s a kor szinvonalán álló ipari- és kereskedelmi kamarák, melyek az ország különböző vidékein és tekintélyesb városaiban az ipar és forgalom előmozdítása körül fáradozni, a kormányt fontosb intézkedések tételénél szorgalmasan gyűjtött adataik, tapasztalataik, véleményező jelentéseikkel támogatni, főleg pedig az ipar- és kereskedési ág érdekeit a többi nemzeti iparágak s társadalmi körök s érdekekkeli netáni surlódásokban képviselni, mutatkozó visszásságokat akadályokat mellőzni eltávolítani stb. hivatvák.

Alig lészen végre valaki a ki hazai műiparunk felvirágoztatása érdekében szükségesnek ne tartaná takarékpénztáraink több irányban szélesb básisra-fektetését, főleg pedig jól rendezett s czélirányos módon kezelt ipari-bankok, s (a Németországban a geniális reformer Schultzedelitsch kezdeményezése folytán legujabb időben oly nagy sükerrel meghonosított) előlegezési-pénztárak felállítását, *) melyek a solidáris kölcsönösség elvére alapítva, kivált a kis-iparosok, a kézművesek, és mesterembereknek olcsó tőkével s csekély kamatú előlegezvényekkeli támogatására czéloznak, s a hitel, a kölcsönös bizalom, az üzletbeni becsületesség és soliditás kifejlesztése és megszilárdítására kiválókép jótékonyul hatnak.

Nem lészen felesleges mindezekhez hozzácsatolni azt, hogy mily nagy mérvben s mily jótékonyul s fejlesztőleg hathatna a nemzeti műipar emelkedésére egy központi ipari muzeum szervezése, meg rendes és időszakonkénti ipartárlatok kissebb nagyobb mérvbeni foganatbavétele. És pedig olyképen, hogy a központi műiparegyesület vezetése mellett s a vidéki

---

*) Egyike azon eszméknek, melyek ép most vannak nálunk napi szőnyegen.

iparegyesületek erélyes közreműködésével: az ország fővárosában, meg a vidék tekintélyesb iparoshelyein minden 5—6-ik évben az ez időszakban tett haladást és előmenetelt feltüntető, az arra méltóknak kitüntetésére alkalmat szolgáltató, s az ipari és közgazdasági forgalomra és érintkezésre jótékonyulható kiállítások rendeztessenek. Az ez úton szerzett tapasztalatok és adatok nyomán azután lehetségessé válnék az időről időre felmerülő világ-ipartárlatok tekintetében szükséges előkészítő munkálatok és intézkedések megtétele is, a mennyiben a nagy világversenyre kiválólag oly művek lennének küldendők, a melyek egy e czélra rendezett s részrehajlatlan technikai tudományi s művészi szaktekintélyekből alakított „ipar-jury“ által arra alkalmasaknak találtatnának.

Áttérek nemzetgazdászatunk harmadik fő-ágához, a kereskedéshez, meg az evvel kapcsolatban álló közlekedési, és pénz- meg hitel-üzleti ügyhöz.

Tekintettel mindenek előtt kereskedési és forgalmi életünk irányzatára, jelentésttevő igénytelen véleménye szerint szükséges szem előtt tartanunk mindég azt, hogy oly népnek kereskedési üzletmozgalmában mint mi is vagyunk: nem csak a külforgalom, illetőleg a kivitel és bevitel, hanem a belforgalom, a honbani kereskedés és közlekedés is kiváló figyelmet érdemel, s minden iránybani kifejlesztést szükségel. Egyfelől jelesen azért, mivel a különböző vidékek és országrészek ez által egymással a legszorosb érintkezésbe hozatván: a productiv erőforrások legjövedelmezőbb kiaknázása lehetségíttetik, műipar és őstermelés egymást legsikeresben támogató viszonylatba hozathatik, s az anyagi haladásunkat annyira lankasztó középkori érdek- és államszaggatottság és ziláltság is legsikeresbben leküzdettethetik; másfelől azon okból, mivel a nemzetgazdaság legbiztosb fejlődése a belproductió és belfogyasztás szaporodása, a

mindenoldalúlag kifejlődő termelő erők- és szükségletek fokozódása, a mindkét félre nyereséges és előnyös csere- és forgalom-üzlettől föltételeztetik; belsőleg fejletlen, lanyha-forgalmú, és közönbös nép pedig, igazán nyereséges és gazdagító kül-kereskedelmi szerepre is örökké alkalmatlan marad. A külkereskedés s jelesül kiviteli üzletünk, melyet sokan hazánkfiai közül a nemzet egyedül boldogító panaceájának látszanak tartani (mivel azon merkantilistikus tévedésben vannak, hogy a kivitt jószágokért nyert nemes-ércz már elégséges arra, hogy itt köztünk jóllét és vagyonosság mindenidőkre megalapíttassék,) igazán jótékony s termékenyitő hatásuvá akkor fog válhatni, ha élénk s kiterjedt belhoni kereskedésen, bőségesb emelkedett fizetési képességen, és megszaporodott tőke-alapon sarkallandik; a külföldiek kik például nyersterményeinket megvásárolandják, e vásárlást portékákban készítményeikben eszközölhetendik, s a termelvények adása meg vevése hon és külföld közt: egy szakadatlan lánczolatú s a viszonyosságon alapuló élénkmozgalmú üzletrendszerré alakúlhatand.

Nem akarom evvel kétségbevonni honunk hivatását és jelentőségét mint kiviteli országét. Azok nyomán ugyanis a miket a fenntebbiekben kivált jeles minőségű nyersterményekbeni gazdagságunkra vonatkozólag kifejlettünk, s a miket a tavali londoni világipartárlaton e termélvények iránt oly fényesen nyilatkozott érdekeltség folytán tapasztaltunk: legkisebb kétség sem lehet az iránt, hogy hazánk (melynek fekvése s világhelyzete, az iparüző nyugat meg az őstermékekben dúsgazdag kelet közt, ide értve számas jelentékeny folyóit, az adriai tengerreli határosságot stb. — nem ép kedvezőtlen) okszerű közgazdasági haladás folytán már a legközelebbi időkben Európa közép-és nyugati államainak forgalmi piaczain szerencsés szereplőként fog föllépnetni, s a versenyt azokkal az országokkal megállhatni, a melyek eddig e piaczokat termelvényeik és productumaikkal majdnem kizárólag ellátták.

Ámde e nagy és kecsegtető czél elérhetése több igen jelentékeny előföltételtől függ. Igy mindenekelőtt szükséges, hogy hazai őstermelőink előhozományaiknak kezelésében, például borunknak, dohányunknak, gyapjunknak, lisztünknek stb. kiállításában az eddiginél nagyobb gonddal, figyelemmel solidítással járjanak el, s hogy minden fogás vagy mulasztás lelkiismeretesen kerültessék, mely a hazai terményeink iránti bizalmat érdeket csak legkisebb mérvben is csökkenthetné, vagy az eddigi (fájdalom nem ép hiányzó) bizalmatlanságot táplálhatná. A ki ugyanis versenyezni, versenyben győzelmet kivíni, másokat, ismert eladókat, valami piaczról leszorítani akar, annak nem szabad visszarettennie semmi nehézségtől, nem szabad irtóznia bármi áldozat vagy önmegtagadástól, sőt inkább arra kell törekednie, hogy czélbavett vevőinek izlését hajlamait kitanulja, a mutatkozó szükségletek és kivánalmakat számba vegye, azok fogyasztási és üzleti követeléseikhez alkalmazkodjek. — A második főfeltétel a kitűzött nagy czél megvalósíthatására: olcsó, igen-olsó productio. E nélkül, bármily jóminőségű s nemes terméket vigyünk is a világ-piaczokra, diadalmas versenyre sok másokkal képtelenek maradunk; olcsó productio pedig csak olykép lehetséges, hogyha alacsony-kamatú tőkékkel, nem túlzott mérvben fizetett munkásokkal, jutányos tűzelő és segédanyagokkal, meg hatályos munka-eszközök s gép-erőkkel dolgozunk, az üzleti költségeknél tapintatos eljárás által tetemes összegeket megtakarítunk, a rendesen sokkal drágább s költségesb belterjes gazdálkodási rendszerhez csak oly mérvben és oly viszonyban, a melyben és a hol az illő alappal bír, térünk át, közlekedési hálózatunkat tökélyesítjük, szállítási költségeinket pedig, melyek kivált nyerstermények tekintetében oly nagy nyomatékuak, a lehető legkisebb mérvre lehozzuk, sőt ez utóbbit ha föltétlenül szükségesnek mutatkozik, még állami közerőkkel és áldozattal is eszközölni iparkodunk.

Azon termelvényeket illetőleg, melyekkel egyelőre legtöbb kilátásunk vagyon sükeresen a világpiaczokon megjelenhetni: kiválólag jeles minőségü gabonánk és borunk, azután gyapjunk, len- s kenderünk, jó fanemeink, dohányunk, és lisztünk szerepel első sorban, mint a mely előállitmányok iránt a külföldöni kereslet aránylag a legélénkebb s belterjesebb, hazai iparviszonyainkban ped'g a haladási föltételek leginkább megvannak. A mi különösen a lisztkivitelt illeti, a mely részünkről minden erőfeszitéssel a lehető legnagyobb mérvre lenne fokozandó, ez annyiban is igen ajánlatos, a mennyiben a feldolgozott nyersanyag könnyebben s nagyobb érték-tömegekben vitethetik ki, s e mellett az őrlési hulladékok is itt benn maradnak, s gazdászatunkban jól értékesithetők. — Cserében mindezen javakért és termelvényekért a külföldről kiválólag műipari készitményeket kell elfogadnunk, a melyek hazánkban még oly jól és jutányosan mint odakünn előnem állithatók, s e mellett a magasb müveltségü iparos népeket velünk maradandó s termékenyitő behatású kapcsolatba hozni leginkább alkalmasoknak mutatkozandanak; a nemzetgazdaságtan azon ismeretes axiomája szerint: hogy magasfejlettségü műiparos népek, meg alacsonyabb müveltségfokú nyerstermelő országok egymásközti érintkezése s kereskedése rendszerint mind a kettőre nézve előnyös, a mennyiben mindenik a másikánál az általa szükséglett javakat ép legolcsóbban és legjobb minőségben szerczheti meg.

Ez utóbbi tekintetben kiválólag azon országokra kell vetnünk szemeinket, a melyek egyrészt közelségük és velünk való szorosb egybefüggésöknél fogva kedvező kelet és vásárpiaczot képeznek, másfelől nagymérvü fogyasztásuk meg gazdagságuk s fizetéserejök alapján mindenkor biztos és jutalmas kereskedési czélpontként tekinthetők. Elsősorban tehát Ausz-

tria örökös tartományai, a középföldi tengervidék, meg a Német vámegylet (különösen a magasb iparmüveltségü Szász- és Porosz királyság,) másfelül Frankhon, Schweitz, Belgiom meg Britannia számithatók ide, mint a melyek ez iránybani szükségeink- és törekvéseinknek legteljesb mérvben felelnek meg, s egyebek közt culturai s közpolgárosodási jövőnk szerencsés alakulására is jótékony hatást gyakorolhatnak.

Ezekkel kapcsolatban tünik fel az országos és birodalmi vámügy kérdése, melyre nézve azonban egyszerüen a következők megérintésére szoritkozom. Először: hogy hazánknak a közbirodalommal szoros nemzetgazdászati kapcsolata s ezer meg ezer jogviszony és üzleti s forgalmi kötelék alapjáni egybefüggésénél fogva: az ausztriai örökös tartományok meg honunk közt 1848-ig fennállott vámsorompók isméti felállitása ép oly tévelyes mint baleredményekre vezető intézkedés lenne; — másodszor: hogy honunk forgalmi politikájának alapelvét mind a ki- mind a bevitel tekintetében jelen fejlődési polczunkon, a szabadkereskedés képezze, s kivételek- vagy módosításoknak, jelesül védvámi rendszabályoknak csak annyiban adható hely, a mennyiben ezt, fensőbb országos és nemzetgazdasági czélok (jelesül oly főfontosságú müipari ágak gyámolitása tekintetéből, a melyek egyébbként semmikép sem fejlődhetnének ki, vagy védethetnének meg a külföld megsemmisitő versenye ellenében) időről időre mulhatlanul szükségesnek mutatnák és követelnék; — harmadszor: hogy egész erőfeszitéssel oda kell törekednünk, miszerint mind idebenn, mind kiviteli forgalmunkban a lehető legolcsóbb szállitásra tegyünk szert. Külpiaczokoni megjelenésünk könnyitése tekintetéből pedig a magas közbirodalmi kormány közbenjárása és külállamokkali kereskedési egyezkedései folytán mindazon vámdijak leszállitásában részesítessünk, a melyek kivált elsőrendü jelességü

nyerstermékeinknek (p. o. borainknak) kivitelét elősegithetik, s azok biztosb s nagyobb mérvbeni kelendőségére odakünn útat nyitnak; — az összbirodalom érdeke itt is, mint oly sok egyébben, legszorosb solidaritásban állván honunkéval. Negyedszer: végre, hogy az osztrák birodalom, kereskedési tekintetben, természeti és közgazdasági viszonyai ép úgy mint politikai és világhatalmi állásánál fogva, egy nagy, részeinek és alkatelemeinek érdekegyüttességén nyugvó, forgalom-területet képez, melynek azonban mind bel-rendezése és organisatiója mind külkereskedelmi helyzete és vámügyi viszonyai csak a fennforgó politikai kérdések szerencsés megoldása nyomán lesznek végérvényesen megállapithatók; a midőn azután egyebek közt azon kérdés is lészen tüzetesen megvitatandó: vajjon nem volna-e kivánatos és czélszerü a birodalom forgalom-területén egy nagy stilben szervezendő s a monarchia minden részeinek érdekeit kielégitő s magának az egésznek mint olyannak is erejét és tekintélyét növesztő vámegyletet életbe hivni.

A kereskedés sőt maga az összes nemzetgazdaság s iparmüveltség leghathatósb rugóját és emeltyűjét, mint köztudomású dolog, czél- és tervszerüen megállapitott, s erélylyel s lehetőleg kevés költséggel előállitott közlekedési rendszer (ország- és folyamút, gőzhajózat és vaspályahálózat) képezi. De kétszeres, sőt tizszeres fontosságu ügy ez hazánkra nézve, mely gazdag erőforrásainak illő mérvbeni értekesitése, productiv erőinek minden iránybani kifejlesztése, különböző physikai és oekonomiai jellemmel biró vidékeinek szerencsés öszszekapcsolása, nehézkes termény-gazdaságából a mozgalmasb s elevenebb pénzgazdaságba átmenetelre, sükeres világforgalmi actió gyakorolhatására, sőt magának szent István koronája valamennyi tartományainak egy szorosan összefüggő politikai gazdászati és culturai Egészszé alakitására: mindenek fe-

lett az ujkori ipar-müveltség e bűvös-hatásu eszközeit és segédszereit szükségli. Szerencsénkre egyébbiránt azt mondhatjuk, hogy e tekintetben az utóbbi években meglehetős haladás történt, úgyhogy alapos reményt táplálhatni, miszerint a legközelebbi évtized már azon polczán a fejlődésnek fog találni bennünket, mely honunk közgazdasági ép úgy mint politikai és polgárosulási érdekeinek és kelet-európai állásának megfelel. Hiányként ez ügy tekintetében csak az kiemelendő, hogy a közlekedési vonalok s gyúpontok megállapitásánál eléggé számba nem vétetett az, hogy e nagy-horderejű országos és birodalmi ügy: egy előre mindenoldalú megvitatás alapján felállitott egységes terv szerint sokkal sikeresbben, — fennlévő közlekedési intézetek czélszerübb értékesítésével, és sokkal kevesebb költséggel vétethetett volna foganatba. E hiány orvoslása egyébbiránt még eszközölhető, ha folytonos figyelemmel a már honunk legnagyobb státusférfia és közgazdásza Gróf Széchenyi által kitűzött hat közlekedési fő-irányvonalra, azon elvet vesszük sinórmérvül, először: hogy a legtermékenyebb vidékek mindenek előtt a lehető legrövidebb vonal által a határokkal, a tengerrel, meg a legolcsóbb szállitó pályát képző Dunával hozassanak kapcsolatba; másodszor: hogy a felső vidékek meg az alföld, a hegyes tájak meg a bőtermőségü rónák egymással és azután a Dunával, minél közvetlenebb összeköttetésbe helyeztessenek; harmadszor: hogy Budapest az ország fővárosa, s ipari, müveltségi, politikai stb. középpontja, magának az öszszes közlekedési rendszernek gyú- és központját is képezze, tehát mind a belhoni kereskedés üzlet- és szellemélet, mind a nemzetközi forgalom eszmemozgás és üzletsürgelem minden vég- és kiindulási pontjaival érintkezésben álljon.

Folytonosan szem előtt tartandó feladat továbbá folyóink szabályozása, nemzeti kincseink legbe-

csesbjei egyikét képző Dunánknak minden irányban biztos hajózat-pályává alakitása, o r s z á g ú t a i n k kiépitése és jobbkarba-helyzése, csatornáink rendezése s a fő közlekedési vonalokkali összekötése, a forgalmat lankasztó minden egyébb akadályok minél hamarábbi s teljesb mérvbeni mellőzése, — főleg pedig tengeri városainknak, s jelesül F i u m é n a k kereskedési czélok tekintetébőli emelése s az utóbbinak valódi forgalmi gyúponttá alakitása, hogy általa a középföldi tengerrel kivitelünk érdekében szorosb kapcsolatba juthassunk, s a nyugateurópai tengeri államokkali érintkezésünk akadályai és nehézségei ez irányban is elhárittassanak. *)

A mi a nemzeti forgalom k ü l t e r j e s fejlődése és felvirágoztatására nézve: a tökélyes közlekedési rendszer, ugyanaz annak b e l t e r j e s megszilárdulása és élénkitése tekintetében: a jólszervezett p é n z- és h i t e l ü z l e t az országban. Olcsó tőke, alacsony kamatláb, szabad pénz- és hitelmozgalom, szilárd alapon nyugvó bank- és papirpénzrendszer, minden közgazdaság s kereskedelemnek, és igy a mienkének is első és főfő föltétele. Pedig e tekintetben helyzetünk még igen igen kedvezőtlen, s a teendők sora valóban elláthatatlan. Nem akarok e tekintetben bővebb fejtegetéssel untatni, meglévén győződve a felől, hogy ez iránybani bajaink és azok okai a Magas Kormány! előtt eléggé ismeretesek s csak egykét kiválóbb pontra bátorkodom utalni. Tekintettel ugyanis tőkékbeni szegénységünkre, meg arra, hogy ép mostan inkább mint valaha tőke- és pénzerők szükségesek nemzeti iparunk és gazdászatunk előmozditásá-

*) Ez utóbbi tekintetben egyébbiránt nem szabad szem elől tévesztnünk T r i e s t n e k sem fontosságát, mint kiválólag szerencsés fekvésü tengeri s forgalmi főpontét, a mely minden egyébb tengeri városaink felett több lényeges előnynyel bir, gazdag s magasfejlettségü ipar- s termelő-területre támaszkodik, a világ legkitünőbb kereskedelmi városaival régóta megszokott összeköttetésben áll, tehát hazai terményeinknek a világpiaczokra jutása tekintetében szinte kiváló jelentőségü momentumot képez.

ra, még pedig tetemes mértékben: oda kell mindenekfelett törekednünk, hogy e hiányt lehetőleg pótoljuk, s jelesül idegen tőkéknek hazai tőkékkeli szövetkezését s nemzeti vállalatokba helyzését lehetségesitsük, előmozditsuk. Pedig ez irányban találkozni nálunk még igen sok félszeg és ódonszerü nézettel, mely jelesen azon elvből indul ki, mintha az idegen tökésektőli kölcsön: nemzetiségünkre nézve szükségkép veszélythozó, anyagi felvirágzásunkat hátráltató intézkedés volna. Azok, a kik igy okoskodnak figyelembe nem veszik azt, hogy az idegen tőke (föltévén olcsóbbságát s illő módoni elhelyezkedését) *) lényegileg hazai nemzeti földünknek, productiv-képességünknek, erőforrásainknak értékesbitésére, kifejlesztésére szolgál, hogy általa tehetségek és munkások foglalkozást keresetet találnak, a forgalom a közlekedés az ipar ezer meg ezer irányban hathatós lendületet nyer, angagi jóllétünk, adózási erőnk fokoztatik, s a mi fődolog, oly nagyobbszerü vállalatok, melyek hazánk anyagi felvirágzásához okvetlenül szükségesek, nagy tőkeerőket szükséglő közgazdasági reformok, egyébb úton és módon egyáltalában kivihetetlenek maradnának.

A második pont a bank- és pénz- s hitelintézetek ügyére vonatkozik. E tekintetben mind a közbirodalomnak mind az ezt képző részeknek érdekében első sorban álló feladatnak volna tartandó: a pénzűzlet, a bank- és hitelügy illő módoni decentralisatiója, az elevenebb és erélyesb tőke- meg értékmozgalomnak a monarchia több főpontjai szerinti kifejlesztésének lehetségesitése, ennek arányosb, kevesbbé egyedáru-szellemü alakbani rendezése. Igaz! e decentralisatió nagy nehézségekre találand, a mennyiben a birodalmi főváros valóban kitünőleg és tulnyomó

*) Erről tüzetesebben szóllottam: „Nemzetgazdaság- és Pénzügytan“ czimü munkám 659—662 lapján.

mérvben van mindazon előföltételek (tőkebőség, élénk bankárüzlet, pénzfejdelmek ottszékelése, külfölddeli összeköttetés, forgalmi gyúpont-állás stb.) birtokában, melyek szükségesek arra, hogy világ-jelentőségü pénzforgalmi centrumként szerepelhessen, s a mennyiben Bécs kétségkivűl azon iránypontot képezi, mely felé a birodalom egyetemes pénz-hitel- és forgalom-üzletei mintegy természetszerüleg gravitálnak, s melyet ép ezen körülménynél fogva, e jelentőségétől semmiféle mesterkedő vagy erőszakoló módon megfosztani nem egy könnyen sükerülend. De ép ez okból, mivel amugy is minden összeműködik a végre hogy Bécset a birodalmi pénzüzlet- s hitelélet monopolistikus középpontjává változtassa, s hogy az innen eredő bajok és visszásságoktól a birodalom és annak alkatrészei megóvattassanak, meg az egészséges vér- és nedvkeringés a koronaországok közgazdasági létszerében végkép megneakasztassék: szükségesnek mutatkozik, oly intézmények életbeléptetése, melyek az aránytalan erő- és tőkemegtorlódást a fővárosban eltávolitsák, s az Egész meg a Részek közt az ez irányban szükségelt helyesb egyensúly létrejöttét előmozditsák, megkönnyitsék!

Kettő lészen ez irányban alólirott igénytelen felfogása szerint hazai érdekeink szempontjából leginkább czélba veendő. Egyfelől a már emlitett kisebb ipari bankok s előlegező pénztárak életbehivása, meg takarékpénztári intézeteinknek szélesb alapra fektetése, másfelől egy nagyobbszerü, s részvényekre alapított hitelbanknak, az ország fővárosábani felállitása illetőleg engedélyezése, a mely egy 15—20 millió for. álló alap- s üzlettőkével ellátva mindazon müveleteket vonná ügylet-körébe, a melyekkel a nagyobb bankok egyáltalában és rendesen foglalkoznak, s a pénz- és papirüzlet, a hitelezés és előlegezés, a letételfogadás és váltóleszámitolás stb. alapján egyik oldalon a sükeres tőkegyűjtés és tőkeelhelyzés, másik oldalon az olcsó

kölcsönzés s tőkéhezjutás lehetségesittetik, megkönnyittetik. — Hogy e bank egyszersmind jegy-kiadó, az az papirpénz-jegyeket-forgalombahozó bank legyen-e? arra szemközt a magas császári birodalmi kormány által a bécsi nemzeti bankkal legújabban kötött egyezvénynyel, tüzetesen válaszolni e helyütt s egyelőre fölöslegessé vált, a mennyiben a bécsi központi bank ez iránybani szabadalmas állása legalább a közelebbi jövőre nézve biztosítva lön. Bátorkodik egyébbiránt az alázatosan alólirott ez ügyre nézve is azon benső meggyőződését kifejezni, miszerint honunk közgazdasági jövője érdekében igenis előnyös volna, hogyha az oly sokoldalúlag kifejezett s honunk legelső szaktekintélyei által is táplált forró óhajtás: hogy t. i. országos jegybankok léptettessenek életbe, — megvalósulhatna; habár másfelől azt sem titkolhatjuk el magunk előtt, hogy ez utóbbi elvnek practikus kivitele a fentebb mondottaknál fogva szerfeletti nehézségekkel járna, s hogy mindekkoráig (legalább jelentéstevő tudtára) az ez ügyre vonatkozó tervezetek közt egysem ereszkedett a dolog olyszerü kifejtésébe, a több-bank-rendszer benső szervezeti pontjainak oly kimeritő (a bankok nélkülözhetetlen kölcsönviszonyát is szemmeltartó) formulázásába, és jelesen a negativ decentralisationalis elv mellett, a fennforgó kereskedelmi és közgazdászati viszonyok által is követelt positiv bank-födörationális eszme olyképeni megalapitásába, a mely e nagyhorderejü feladat természeténél meg sajátságos gyakorlati körülményeinknél s szükségeinknél fogva mulhatlanul igényeltetik, s nemcsak az országászt vagy a publicistát hanem a gyakorlati üzletembert és az üzletivilág egyetemét is megnyugtatná.

Mindez kapcsolatban hitel- és kereskedési törvéveink s törvénykezési rendszerünk megjavitásával, hiányteljes váltójogunk reformjával, az árlimitatiók s piaczszabályozványok mellőzésével, Budapestnek szabad le-

és átrakodási helylyé emelésével, egyforma s az egész mívelt világtól elfogadott általános mérték- és súlyrendszer életbeléptetésével, jólszervezett kereskedelmi tanodák felállitásával, idegen piaczokon hazai termékeink kelendősége és üzletérdekeink képviselésére hivatott ügynökségek szervezésével, a szabad pénz- és tőkemozgalmat lankasztó intézmények és rendszabályok megszüntetésével, egy az ország fővárosában engedélyezendő börze életbehivásával, kereskedelmi kamaráinknak szélesb alapra-fektetésével, hajózatunk kifejlődését előmozditó technikai s üzleti intézkedésekkel, stb. — hazai kereskedésünknek egykét évtized alatt a leghatályosb lendületet adhatná, s a legbiztosb mód volna, a nemzetben szunnyadó erőket ez irányban is a leggyümölcsözőbb tevékenységre serkenteni, s az anyagi míveltség s jóllét terjedését biztositani.

Záradékul még csak a következők rövid megérintésére szoritkozom. Korunk az anyagi érdekek, a társadalmi és oekonomiai ujitásoknak kora is lévén, egyik másik irányban- az államigazgatási rendszerben is uj intézmények, uj műszervek, uj hatósági közlönyök életbeléptetését szükségesíti. Ily uj intézmények és műszervek, alólirott alázatos véleménye szerint, hazánk jelen körülményeiben is, midőn jelesül minden erőfeszitéssel azon kell lennünk, hogy anyagi erőforrásaink teljesen kifejlesztessenek és értékesittessenek, s midőn közgazdaságunk szerencsés felvirágzása, mind politikai s társadalmi megerősbödésünknek mind magának a közbirodalomnak érdekében és javára, egész hévvel, s az állam és nemzet szövetkezett összeműködésével czélba veendő: a szerencsés haladás s ipari előmenetel egyik lényeges föltételét képezik. Ez uj intézmények sorában, jelentéstevő szerény nézete szerint, első sorban állana egy az országos kormányszék kebelében szervezendő

központi közgazdasági hatóság, illetőleg főosztály felállitása, oly formán, mint az angol „board of trade“ czimü központi organum, vagy mint a würtembergi királyságban fenálló „Centralstelle für Landwirthschaft, Gewerbe und Handel“ vagy a spanyolhoni közgazdászati Junta, vagy az azelőtti Toskanai közipari bizottság, kiválólag és tüzetesen az ország nemzetgazdasági ügyeinek és érdekekeinek figyelembevétele illetőleg képviselése és irányozására volna hivatva. Egy ily legfőbb centralis műszer, oly országban, mint a mienk, a hol a teendők sora meg a mulasztottak pótolására czélzó intézkedések köre, oly elláthatlanul nagy, a hol a népnek vállalkozási és kezdeményezési szelleme még nem eléggé kifejlett, s felsőbb folyamatú ösztönzést támogatást szükségel, s a hol az ország legfőbb kormányszéke a közbirodalommali szoros kapcsolatnál fogva, igen sok esetben a teendő intézkedések vagy a felmerülő reformok többirányban megvitatására van hivatva: kétszeres fontosságú, s bizonyosan nem kis mértékben járulna a kormányzati terhek könnyitése, a czélbavett javitások változtatások előkészitésének s kivitelének egyszerüsítése, s a mi fődolog, ahhoz is: hogy a hazai közgazdaság-ügy a Magas Kormány! bölcs, és a nemzet boldogitására czélzó intentiói szerint, sokkal egységesb, tervszerübb, s ép azért hatályosb módon mozdittathatnék elő, és vezényeltethetnék. Belszervezetét és feladáskörét e központi hatóságnak illetőleg, ez a következőkben állana: alapos és szakadatlan tudomásvétel az ország mezőgazdasági, műipari, kereskedési, közlekedési, stb. viszonyai, haladási vagy hátramaradási momentumairól; élénk figyelemmel-kisérése a technika a forgalom és a tudomány téren történő előmenetelnek, javitásoknak és fejlődési mozzanatoknak; megismerkedés a hátramaradás vagy ipar-fennakadás bajai és okaival, s fölkeresése ennek orvoslására czélzó szereknek és módoknak; közvetiteni az ország különböző ipari és gaz-

dasági egyleteinek kereskedelmi stb. kamaráinak körében felmerült ohajtásoknak panaszoknak inditványoknak a magas kormány általi tekintetbevételét; véleményezni, emlékiratokat kidolgozni a nemzetgazdaságot illető egyik vagy másik fontosb kérdésben vagy kormányi intézkedésben, törvényjavaslatban stb.; inditványbahozásása szükségeseknek mutatkozó reformoknak az ipar a kereskedés a hitel- ügy tekintetében; statistikai adatok gyűjtése és feldolgozása az országos közgazdaság mozgalma, a productio, a forgalom és közlekedés eredményei felett, és annak érdekében; rendezése s központi igazgatása a külön irányú kiállitásoknak és ipartárlatoknak; szervezése és felügyete az ország gazdasági ipari és technikai tanodáinak; elrendezése közgazdaságügyi hivatalos „fölvételek“ (Enquêtek)nek; véleményadás uj hitel- és bankintézetek felállitásánál, ipari és kereskedési törvények életbeléptetésénél, mezőgazdasági jog- és birtok reformok czélba vételénél; előmunkálatok adó-ügyekben, uj közlekedési vonalok megállapitásánál; elintézése végre ipari körökben felmerülő vitályos kérdéseknek és surlódásoknak stb. — Állana pedig az egész központi bizottság egy két közgazdasági szaktekintély elnöklete alatt nehány szaktanácsosból, mint államigazgatási tisztviselők-, azután pedig a tudományos akademia, a központi gazdasági egyesület, iparegylet, kereskedelmi kamara nehány erre a czélra kijelölt kitünőbb tagjából, egykét technikai szakférfiu meg hirnevesb szaktudósból oly formán, hogy az állami kincstár az ez iránybani költségek által csak igen csekély mérvben terheltetnék, s a nemes czél minden különös anyagi áldozat és megerőltetés nélkül érettethetnék el.

Egy további nemkisebb jelentőségű intézmény volna: egy központi országos statistikai hivatalnak a magas kir. Helytartótanács kebelébeni felállitása. Nem akarok e helyütt a statistikának tudományi, nemzetgazdasági, és közigazgatási tekintetben valóban

óriási hordereje és hasznossága fejtegetésébe bocsájtkozni, s csak azon körülményre bátorkodom utalni, mily nagy hézagot pótolna s mily égető szükségnek felelne meg egy ilyszerü centralis intézet szervezése, tekintve azt, hogy hazánk állapotainak ez iránybani alapos fölismerése, a népesedés, a szellemműveltség, a közoktatás, a mezei gazdaság, az ipar, a forgalom, a kereskedés mozgalmának tüzetes megitélhetése, az adóügy, a nemzetvagyon emelkedése vagy hanyatlása, az államintézkedések eredményei, a teendő javitások stb. áttekintése, illetőleg megállapítása: más uton és más módon egyáltalában nem eszközölhető, mint egy jólszervezett, s államhatósági tekintélylyel intézkedő, a hatóságok és intézetekkel szakadatlan hivatalos összeköttetésben álló központi statistikai osztály életbeléptetése nyomán. *) Ilyféle bureauk ujabb korban már valamennyi műveltebb államban léteznek, még a legkisebbekben, p. o. Szászkirályság, Schweitz, Würtenbergben is, a kormányzat teendőinek tetemes mérvbeni megkönnyitésére szolgálnak, az ország különböző részei és vidékeiből egybefolyó adatok egységes, tervszerü, előre megállapított (s tudományos s igazgatási czélokra csak is egyedül igy használható) alakbani feldolgozását lehetségesítik, s munkálataikkal azon biztos alap megvetésére vezetnek, a melyen igen sok államigazgatási intézkedés sükerrel és eredménynyel egyedül foganatosítható.

Lényeges momentumot képezne hazai közgazdaságunk általános emelése és előmozdítására nézve ipari oktatás-ügyünk hathatós támogatása, s a gazdászati ismeretek nagyobb mérvbeni terjesztésére alkalmasbbá tétele; meg a közgazdászati szakmű-

---

*) Egy ilyen osztály legujabban a tudom. academia részéről is hozatott indítványba. E statisztikai bureau egyébbiránt igen czélszerüen hozattathatnék kapcsolatba az előbb említett közgazdasági bizottsággal, a mennyiben ez utóbbi kiválolag oly erők felett rendelkeznék, melyek ez irányban szükségeltetnek, s az illő szakértelmiséggel birnak.

veltség meghonosulásának (felsőbbrangu humanistikus és realistikus tanintézeteink ez iránybani reformja alapján) minden kitelhető módoni elősegítése. Egyfelöl jelesül a végből, hogy az illő ügylet-értelmiség a nép minden rétegeiben kifejlesztessék, s a közgazdasági tárgyak tekintetében uralkodó vastag előitéletek, félszeg nézetek, lassanként kiirtathassanak, — másfelöl, hogy az ifju nemzedék lehetőleg megóvattassék azon egyoldalúságtól, melybe egész a legújabb időkig a társadalmi és nemzetgazdasági tudományok illő figyelembenemvétele, s a puszta-formalis oktatási irány túlnyomossága következtében, önkárunkra estünk, s mely még ma is, igen sok élet- és gyakorlatkövetelte javítást és reformot (p. o. közgazdasági s forgalmi törvényhozásunk körében) szükségtelennek, vagy ép veszélyesnek nyilvánit. *) Sokat tehetne egyébbiránt az eszmék tisztázása, a balnézetek legyőzése, és helyesb felfogásmód meghonosítására, az ország különböző főpontjain, de főleg a fővárosban, szakképezettségű egyénekből alakuló „közgazdasági társulat" életbelépése, mely a kiválólag gyakorlati irányu gazdasági és műipari egylet mellett túlnyomólag az elmélet érdekeit képviselné, s oly formán, mint az Angliában fenálló „social-science-associations," vagy a franczia „Société d'Économie politique", a tudomány valamennyi nagy kérdéseit és feladványait tekintettel a hazai nemzetgazdaságra megvitatni, értekezések, nyilvános előadások, s szakfolyóiratok tartása meg közrebocsájtása által az eszmék és elvek tisztására hatni, észszerübb nézleti irány megalapításánál közreműködni, volna hivatva.

Ezek volnának főbb eredményei azon elmélkedések- és észleleteknek, melyekre alulirott jelentéstevőnek a londoni vilagtárlat meglátogatása, s hazai közgazdaságunk helyzete és állása meg az előbbre haladt műveltségi

*) A „Nemzetgazdaság-tudománynak" jelentőségéről, nyomosságáról és szükségességéről tüzetesen szóllotam idézett munkám bevezető szavaiban.

és iparos népek kiállítmányai felett tett tanulmányok, alkalmat szolgáltattak. Midőn alólirott ez eredményeket, tüzetes figyelemmel nemzeti gazdászatunk s ipari haladásunk feladataira, — országos és társadalmi teendőinkre, bátorkodott nehány alapvonásban papirra tenni, távol volt attól, azon korlátokon szerénytelenül túlmenni akarni, a melyek a megérintett tárgyak és kérdések gyakorlati természeténél, épugy mint önnön igénytelen állásánál és hivatáskörénél fogva elébeszabva voltak; a miért is nem kivánja ez egész dolgozatot egyébbnek tekintetni, mint egyszerü emlékirat-alaku kisérletnek: azon eszméket rendezettebb alakban a nyilvánság eléhozni, melyeket egy ily nagyszerü világlátvány, az elmélet emberében támasztott, valamint azon felfogás- és nézletmódról a Magas Kormánynak! számot adni, a melyből alólirott a kiállítás tanulmányozásában kiindult, mint egyike azoknak, kiknek a tudomány csendes observatoriumából az emberiség ez időszerint legnagyszerübb s legélénkebb mozgalomkörébe beléphetni, kegyes kormányi intézkedés folytán, mód és alkalom nyujtatott.

Hátra van még csak egybefoglalása azon eredményeknek, melyek az idei londoni világipartárlat általános müvelődési, közgazdasági, és tudományi szempontbóli áttekintéséből folyományoznak.

Nagyban és egészben véve, nem habozhatni azon meggyőződésnek kifejezésében, hogy a mily megragadó s bámulat-gerjesztő vala a kiállítás a feltüntetett iparterrmelvények s müremekekbeni gazdasága, az emberi ész vállalkozási szellem és akaraterő legfényesb vivmányait szem elé állító mestermüveinek megszámíthatlan sokasága, által: ép oly félreismerhetlenül viselé magán az egész tárlat a legújabb évtizedben ujolag tett óriási mérvü haladásnak és előmenetelnek is bélyegét.

Közgazdasági tekintetben jelesül, fényes bizonyságot szolgáltatott e legújabb világtárlat legelőször is a társadalom productio-erőinek bámulatos dimensiókbani kifejlődése és munkálódásáról; a mennyiben a technikai és tudományi felfödőzések által hatályosan támogatott emberi ész- és akaraterő, a bőségesen felhalmozott tőkékkel, a legnagyobb tökélyre emelt gép- és munkaszerekkel, az elemek, a föld- és természeterőkkel, meg a forgalom, a hitel, s a közlekedés bűvöshatásu emeltyűivel szövetkezve: oly gazdag-változatosságú s oly magas tökélyü termelvénytömeget mutatott fel, mely valóban korszakot-alkotó látványnak méltán nevezhető, — s az emberiség erkölcsi és physikai erőfejlettségének eddig soha még elnemért fokáról fennhangon tanuskodik.

Egy további figyelemreméltó eredménye a kiállitásnak azon nagyhorderejü tény, hogy a természet-adományozta kincsek és erők ép úgy mint a polgárosulás meg az ipari fejlődés menete minden egyes termelési-világvidéken bizonyos jószágok s árunemek előhozására nézve bizonyos virtuozitást hozott elő, s hogy majdnem minden egyes országnak, minden népnek, megvannak bizonyos készitményei, termelvényei, melyek tekintetében minden többiek felett kitűnik, s mesteri állást foglal el. Mely tüneménynek egyebek közt azon messzeható mondhatni világ-gazdászat-politikai elv a következése, hogy okszerütlenség volna mindent mindenütt előállitani akarni, a nép vagy ország földjében vagy társadalmi viszonyaiban semmi alappal nem biró iparágak erőszakoló mesterkedő módoni meghonosítását czélba venni, főleg pedig az ezen tűneményen sarkalló szabad kereskedési rendszert félszeg vagy ép veszélyes intézménynek nyilvánitani. Korunk ipari közgazdasági nagyságának és haladásának egyik talapköve a szabad munka és szabad tulajdon, a közlekedésnek és

forgalomnak minden czéltalan korlátok és akadályok alóli felszabaditása, az iparszabadság, a szabad verseny, hitel, s tőkemozgalom, mely a technika és mechanika csodaszerü erőit leghathatósb s legáldásosb módon fejleszti ki, minden népnek a nagy nemzet- és állam-családban a neki megfelelő helyet legbiztosbban kijelöli, a szellemi és anyagi érintkezést, eszme- és árucserét legteljesb mértékben lehetségesíti, a termelőnek és fogyasztónak épúgy mint az állam-kormányoknak és a financzháztartás érdekeinek legjobban felel meg, mindenkinek termelvényei eladhatása, szükségei bevásárlására a legbiztosb alkalmakat szerzi meg, szóval, ildomos és illő tapintattal foganatosított életbeléptetése által, a társadalom és állam erei kifejlésének, anyagi és erkölcsi emelkedésének főfő rugóját és előföltételét képezi! — Örömmel s benső megnyugvással szemlélte továbbá a tudománymüvelő szakember, mint igazolta az egész kiállitás a tudomány valamennyi nagy tantételeit és hirdetett főelveit, nagyszerü eredményeiben; mily kitünő mérvben képezé e nagykörü tárlat minden egyes mozzanata bizonyitékát p. o. a munkamegosztás, a gépüzlet, a gyáripar, az ármozgalom, a munkaerő, a pénzforgás, stb. tekintetében fennálló közgazdászati tanelveknek, igazságoknak, s mily diadalmas czáfolataként áll a világtárlat az összes emberiség előtt azoknak, a kik a modern iparműveltséget kárhoztatják, a pauperismus és proletariátus szülő-anyjának hirdetik, s sötét épes világnézletökben egyenesen a középkor állapotai és intézményeihezi visszafordulást tanácsolnak; — megmutatván azt, hogy soha, mióta a világ áll, a tömegek (nagyban és egészben tekintve) az anyagi jóllét nagyobb mértékének nem örvendettek, soha elevenebb öntudatosabb buzgóbb munkásság erőfeszités magasb czélokra-törekvés az emberiségben nem létezett, soha az emberi ész és akaraterő fényesb győzelmeket ki nem vivott, élvek, javak, életkényelmek tekintetében

a társadalom minden osztályai s minden rétegei kedvezőbb helyzetben nem voltak. *)

Egy más, s nemkevesbbé jelentésdús, s kivált politikai tekintetben főfontosságú eredménye a világkiállitásnak az, hogy az ipar és iparos osztály fényesen bizonyitotta be azt, hogy valódi hatalom, az az nemcsak anyagi hanem társadalmi állami erőelem is, mely a státus szerkezetében, alkotmányában épugy mint a sociális intézményekben illő méltányolást számbavételt érdemel, s hogy a közgazdasági momentum ezután is minden ország igazgatási rendszerében a legnagyobb figyelemre, gondoskodás, és támogatásra valóban méltó. Nem ugyan oly értelemben, mintha az államkormánynak volna hivatása vagy ép kötelessége a polgárok anyagi üzletébe közvetlenül behatolni, annak gyámszerü igazgatását magára vállalni, hanem oly értelemben, hogy vannak és lesznek mindenkor az ipar- és forgalom-életben, körülmények, a melyekben az államvezénylet feladása: a státus és a polgárság fensőbb érdekében majd buzditólag és segélyzőleg majd óvólag és támogatólag eljárni, az egészet egyesek önzése s visszaélései elől megvédeni, a szabadságnak szabadossággá, a szabadmozgásnak fejetlenséggé fajulását megakadályozni, a közerkölcs és közrend, a béke és nyugalom háboritlan fentartásáról és biztositásáról gondoskodni, — s azon föltételeket és intézeteket megvalositani, a melyek az egyesek korlátolt erei és tehetségeivel elő soha sem állittathatnának, s az anyagi és ipari productió, a forgalom, a közgazdászat felvirágozására nélkülözhetlenek!

---

*) Itt is alkalmazhatók lévén Anglia legnagyobb történetirójának Macaulaynek e mély igazságot rejtő szavai: „the more carefully we examine the past, the more reason shall we find, to dissent from those, who imagine, that our age has been fruitfull of new social evils; the truth is that, that the evils are old, that which is new, is the intelligence which discerns, and the humanity which remedies them."

A többi az egyesekre, a polgárokra marad. Mely utóbbi tekintetben a világtárlat csakugyan azon tenyről is tön bizonságot, hogy a legelevenebb a legeredménydúsabb közgazdasági élet-mozgalom s ipari haladás ott mutatkozik, a hol a nép czélszerű politikai intézmények, s a szabadság, a jogegyenlőség, és a rend nagy világelveinek szerencsés érvényrejutása alapján, értelmileg és társadalmilag megérve, nem a kormánytól vár mindent, nem a kormányt teszi minden bajért és viszszásságért, mely a társadalomban mutatkozik, felelőssé, hanem önmaga ereire támaszkodva, önerőfeszitésével, önfelelősséggel működik és fáradozik, mint azt kitünő s valóban nagyszerü mérvben Angliában szemléljük, hol a szabad associátio és társiasság elve, az összetartás és érdekegyesülés, az államhatalom közvetlen igénybevételét vagy áldozathozását szükségtelenné teszi, egyenes ellentételeként azon országoknak, a hol minden csak a státuskormánytól követeltetik, minden teher és gond csak a hatóságok vállaira hárittatik. Pedig nem szabad felednünk a nagy franczia statusgazdának Frédéric Bastiat-nak e találó megjegyzését: „a tömegeket arra szoktatni, hogy az álladalmat mindenért felelősnek tartsák a mi jó vagy rosz éri őket, minden sükeres kormányzást lehetetlenné teszen.“

Nem lehet kétség továbbá az iránt, hogy korunk ipari haladásának egyik főfő iránypontja: a jó s tökélyes minőségü de olcsó s mindég kissebb termelésköltségekkel előállitott javak és áruk tömeges productiója; hogy ez által a jószágok, és élvezetek igen nagy része mely ezelőtt csak a társadalom felsőbb rétegeinek álltak rendelkezésére, most már a közép és alsó osztályok által is megszerezhetőkké változtassanak; — mig másfelől azon tünemény, hogy korunkban a magasb fényüzési tárgyak előállitása szinte oly óriási mérvben foganatositható, leginkább abban találja megfejtését, hogy a gazdagság és vagyon a legújabb

időkben mesés dimensiókban szaporodott, a finomabb szükségletek köre szerfelett kitágult, s hogy sok oly élv, oly jószág, mely egykét évtizeddel ezelőtt csak a társadalmi pyramis csúcsán állók által fizettetheték meg, most már a közép-osztály számas köreiben is kerestetik és talál vevőkre.

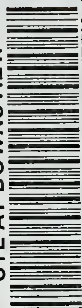
Egyik félreismerhetlen jellemvonása az ujkori ipar-műveltségnek, végre, azon lényegileg egyenlő irányban s formában nyilatkozott, mely az öszszes művelt emberiség közgazdaságán, ipari s termelési előállitmányain egyáltalában tapasztalható vala. Ezen, hogy úgy nevezzem, universalistikus világ-polgárias vonás örvendetes tanuságul szolgál a felől, hogy korunkban a művelt népek egyeteme egy nagy, s tagjainak solidaritásán s polgárosultsági irányainak egyenlőségén alapuló családot képez, a melynek valamint sociális, szellemmüveltségi, és politikai eszményei és törekvései, úgy ipari és nemzetgazdasági végczéljai is azonosok, s hogy e közös vonás e közös tendentzia alól többé semmiféle nép sem vonhatja ki magát, hacsak a közhaladás pályájáról önkárára lemaradni, szellemi anyagi és állami erejének s tekintélyjének növesztése és biztositásáról lemondani, szóval a nagy világversenyben mások által túlszárnyaltatni, tán összetiportatni, nem akar.

A Nagyméltóságú kir. Helytartó Tanácsnak

Budán, Februárhó 1-én 1863.

hódoló tisztelettel

Kautz Gyula.


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 27 07 11 001 0